

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Barbara Lenk, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Autonomes Fahren in Deutschland

Am 23. Februar 2022 hat das Bundeskabinett die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegte Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/008-wissing-verordnung-zum-autonomen-fahren.html>). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing ist dabei der Ansicht, dass autonomes Fahren unsere Mobilität nachhaltig verändern würde und ein enormes Potential böte.

Am 20. Mai 2022 hat der Bundesrat der Verordnung zugestimmt, die Zustimmung jedoch an einige Änderungsmaßgaben geknüpft (<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/22/1021/1021-pk.html?nn=4352766#top-33>).

Am 30. Juni 2022 wurde die Verordnung unter Berücksichtigung der vom Bundesrat vorgenommenen Änderungen im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2022 Teil 1 Nummer 22 veröffentlicht und trat zum 1. Juli 2022 in Kraft (https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl122s0986.pdf).

Nach § 4 der Verordnung wird die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge dabei vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt, welches nach § 5 der Verordnung auch die Aufgabe der Marktüberwachung innehat (ebd.).

Nach § 3 Absatz 5 der Verordnung werden die Konzepte der Projekte auf Sicherheit im Bereich der Informationstechnologie sowie auf Datenschutz bei der Verarbeitung personenbezogener Daten geprüft. In Anlage 2 der Verordnung ist dabei ausgeführt, welche Pflichtdaten bei den Projekten während des Betriebs erfasst werden müssen. Laut § 5 Absatz 2 führt das Kraftfahrt-Bundesamt dabei regelmäßige Kontrollen durch, ob die im Verkehr befindlichen Projekte mit den Anforderungen der Verordnung übereinstimmen.

In Nummer 8 hat der Bundesrat in Artikel 1 in § 9 Absatz 2 Nummer 4 nach dem Wort „Personen“ die Wörter „über das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung durch den für den beantragten Betriebsbereich ortsüblichen Straßenverkehr hinaus erheblich“ eingefügt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). In der Verordnung der Bundesregierung lautet der Abschnitt „Ein Betriebsbereich ist geeignet, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass [...] 4. durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion in diesem Betriebsbereich

weder die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beeinträchtigt noch das Leib und Leben von Personen gefährdet werden“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/008-verordnung-automatisierte-autonome-fahrfunktion.pdf?__blob=publicationFile). Nach Ansicht der Fragesteller stellt diese Änderung eine erhebliche Aufweichung der Verordnung dar, insbesondere, weil diese Änderung erlaubt, dass automatisiertes und autonomes Fahren das Risiko im Vergleich zu dem ortsüblichen Straßenverkehr erhöhen dürfen.

Unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“ der Verordnung (ebd.) ist dabei ausgeführt, dass die Testfälle geeignet sein müssen „nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden.“

In Nummer 11 hat der Bundesrat in Artikel 1 § 9 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung das Wort „Einvernehmen“ durch das Wort „Benehmen“ ersetzt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). Es ist nun also möglich, dass entgegen dem Willen von Gebietskörperschaften, wie zum Beispiel Gemeinden, eine Betriebserlaubnis erteilt werden kann. In der Verordnung der Bundesregierung war es möglich, dass Gemeinden dies durch Nichterteilen des Einvernehmens verhindern konnten.

Im Frühjahr 2023 veröffentlichte das BMDV mehrere Pressemitteilungen zu Förderungen von Projekten mit selbstfahrenden Fahrzeugen (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/035-wissing-selbstfahrende-fahrzeuge-muenchen.html>; <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilung/en/2023/027-luksic-innovative-technologien-opnv.html>).

Ebenfalls im Frühjahr 2023 wurde von Mitgliedern des Verbands der Automobilindustrie Kritik an den Zulassungsverfahren autonomer Fahrzeuge in Deutschland geäußert. Laut dem Vorwurf der Zulieferer wäre die Zulassung autonomer Fahrzeuge in Deutschland zu kompliziert. Sie fordern eindeutige Zuständigkeiten und „Festlegung von einheitlichen Kriterien, Szenarien, Bewertungsmethoden und Tests für die Softwarequalität sowie funktionale Sicherheit“ (<https://www.automobil-industrie.vogel.de/autonomes-fahren-level-4-verordnung-opnv-a-c6236fa44ca0858d2453c91d3596161d/>).

Nach Ansicht der Fragesteller ist zudem ein zentraler Punkt beim automatisierten bzw. autonomen Fahren die Frage der Haftung im Schadensfall.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde bereits auf Basis der Verordnung eine Betriebserlaubnis erteilt (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Genehmigung, Zeitpunkt des Starts des Projektes, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [motorisierter Individualverkehr – MIV, öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?
2. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Betriebserlaubnis verweigert (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Ablehnung, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [MIV, ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?

3. Wie hoch ist die Gesamtsumme an Förderung des Bundes für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Erfüllt die Anzahl der beantragten und erteilten Betriebserlaubnisse für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion die Erwartungen der Bundesregierung?
5. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Erteilung der Betriebserlaubnis für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?
6. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Förderung für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durch Mittel des Bundes (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?
7. Ist der Bundesregierung die Kritik der Automobilindustrie bekannt (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), hat sich die Bundesregierung dazu eine Positionierung erarbeitet, und sind als Reaktion auf die Kritik ggf. Maßnahmen geplant (wenn ja, welche)?
8. Sind der Bundesregierung bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion, denen die Betriebserlaubnis erteilt wurde, Auswirkungen bekannt, die eine Einschränkung des nichtautomatisierten und nichtautonomen Verkehrs bewirken (wenn ja, bitte Projekte und jeweilige Einschränkungen auflisten)?
9. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den laufenden Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?
10. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den von der Bundesregierung geförderten Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie sich die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung auf andere Verkehrsträger auswirken, von welchen Verkehrsträgern die Nutzer wechseln, wie der Modal Split sich ändert, welche Zielgruppe die Projekte mit automatisierten und autonomer Fahrfunktion nutzt (wenn ja, bitte ausführen)?
12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten in den Projekten zu automatisierter und autonomer Fahrfunktion aufgenommen werden?
13. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten durch die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion gespeichert werden, und wie lange werden die einzelnen Daten gespeichert?
14. Welche Anforderungen an die Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion werden gestellt, und wie oft und wie wird dies überprüft, und von welcher Behörde?

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob es bei der Überprüfungen der Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (beispielsweise im Zuge der regelmäßigen Kontrollen durch das Kraftfahrt-Bundesamt, siehe Vorbemerkung der Fragesteller) bereits zu Beanstandungen gekommen ist (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, und wann die Beanstandungen behoben wurden oder ob die Behebung noch aussteht, und in welchen Betriebszustand die Projekte während der Behebung waren respektive sind)?
16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob Angriffe durch Dritte (Hackversuche) auf Daten und personenbezogene Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durchgeführt wurden (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, das Ergebnis des Angriffs und bei erfolgreichen Angriffen die weitere Vorgehensweise darlegen)?
17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte zur Verwendung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen, die die aufgenommenen Daten soweit möglich als Open Data (nach der Definition der Richtlinie der EU über offene Daten; Richtlinie (EU) 2019/1024) zur Verfügung stellen (wenn ja, bitte auflisten)?
18. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 8 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
19. Sieht die Bundesregierung einen Zielkonflikt zwischen der vom Bundesrat geforderten Änderung in Nummer 8, die erlaubt, dass Fahrzeuge mit automatisierter Fahrfunktion das Risiko erhöhen dürfen, lediglich mit der Einschränkung, es nicht erheblich zu erhöhen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), mit der Ausführung der Verordnung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher sein muss als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?
20. Was ist der Referenzpunkt für Personen in Anlage I, „Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion“ in der Ausführung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass „Testfälle geeignet sein müssen nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Ist der Referenzpunkt ein wie auch immer gearteter Durchschnittsfahrer, und wenn ja, wie ist dieser Durchschnittsfahrer definiert?
 - b) Ist der Referenzpunkt ein im Vergleich mit anderen Personen sehr sicherer Fahrer?
 - c) Muss jeder Testfall für sich aufzeigen, dass in der im Testfall getesteten Betriebssituation das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?
 - d) Muss in jeder Situation das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?
 - e) Muss lediglich in der Gesamtbetrachtung aller Testfälle und Betriebszustände das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Durchschnitt ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?

21. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 11 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), das Wort „Einvernehmen“ durch „Benehmen“ zu ersetzen, eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
- Ist in der Verordnung der Bundesregierung bewusst „Einvernehmen“ gewählt worden?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte entscheiden dürfen, dass in ihrem Gebiet keine Fahrzeuge mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion fahren dürfen?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte (nach Prüfung) bestimmten Betriebsmodellen von Fahrzeugen mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion das Einvernehmen und damit die Betriebserlaubnis verweigern dürfen?
 - Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Fälle, in denen entgegen dem Willen einer Gemeinde die Betriebserlaubnis erteilt wurde (wenn ja, bitte auflisten)?
22. Warum hat sich die Bundesregierung in Nummer 10, Prüfung und Testfälle der Anlage I, in Bezug auf Ausweichsituationen auf starre Vorgaben festgelegt und formuliert, dass Ausweichmanöver nur unter Beachtung dieser Vorgaben erfolgen dürfen (insbesondere die Formel unter Nummer 10.2.5)?
- Ist es nach Auffassung der Bundesregierung denkbar, dass durch diese Festlegung der Handlungsspielraum der autonomen Funktion bei der Kollisionsvermeidung so stark eingeschränkt wird, dass – im Vergleich zu einem Menschen – dadurch ein niedrigeres Maß an Sicherheit vorliegt?
23. Warum wurde beim Punkt Einbiegen und Kreuzen in Anlage I (Abschnitt 10.2.7) ein TTC-Wert (TTC = Zeit bis zum Aufprall) von 3 Sekunden festgeschrieben?
24. Hat sich die Bundesregierung fachlichen Rat eingeholt, wie sich die Haftung im Schadensfall auf Softwarehersteller, Fahrzeugentwickler, Halter, technische Aufsichtsperson oder Staat, der die Zertifizierungsbedingungen festlegt, verteilt (wenn ja, wie lautet diese fachliche Einschätzung)?
25. Sind Zulassungen für autonome Fahrzeuge, die in EU-Staaten erteilt werden, auch automatisch in Deutschland gültig, und können diese Fahrzeuge hier im Straßenverkehr genutzt werden, und wenn nein, mit welcher Begründung wird von der Vorgehensweise bei Kraftfahrzeugen abgewichen?

Berlin, den 18. Juli 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

