
10138/J XXV. GP

Eingelangt am 08.09.2016

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten **Hagen**
Kolleginnen und Kollegen
an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie**
betreffend „**Hände hoch beim Autofahren**“

Im "trend" vom 24.06.2016 war in Artikel Nr. 25/2016 folgendes zu lesen:

„Hände hoch beim Autofahren

Mit einem umfangreichen Aktionsplan rund um AUTONOMES FAHREN will Bundesminister Jörg Leichtfried Österreich zum Themenführer bei selbstfahrenden Autos machen.

Der Gedanke, das Lenkrad im Auto künftig immer öfter an den Computer abzugeben, löst bei vielen Autofahrern gegensätzliche Assoziationen aus: Wenn Chips und Sensoren den Wagen steuern, könnte es zwar weniger Staus, weniger Unfälle und weniger Emissionen geben - zum anderen würde Autofahren als liebgezwonnene Kulturtechnik der Moderne zunehmend entmenschlicht, fremdbestimmt und automatisiert. Es ist daher wenig erstaunlich, dass kaum ein Thema rund um Mobilität derart hitzig und kontrovers diskutiert wird wie selbstfahrende Autos.

Um bei dieser Entwicklung politisch und wirtschaftlich nicht ins Abseits zu geraten, wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nun ein Aktionsplan ins Leben gerufen, der sich dem automatisierten Fahren widmet und Österreich als Standort für die Entwicklung und Markteinführung selbstfahrender Automobile attraktiv machen soll.

Österreich hat nämlich im Vergleich zu anderen Nationen einen ganz entscheidenden Trumpf im Ärmel, der für die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen nahezu unabdingbar ist: eine hoch entwickelte digitale Verkehrsinfrastruktur und ein besonders dicht gewebtes Breitband-Mobilfunknetz, das entlang von so gut wie allen wichtigen Verkehrswegen hohe Datenraten zulässt.

HIGHSPEED. Doch was hat Breitbandinternet mit Autofahren zu tun? Noch beschränkt sich der Einsatz von schnellen Datenverbindungen während der Autofahrt bekanntlich vor allem auf das mediale Sedieren des Nachwuchses auf dem Rücksitz. Dieses Anwendungsszenario wird mit selbstfahrenden Autos zwar nicht verschwinden, von einer anderen Technik aber bei Weitem in den Schatten gestellt: Autonome Fahrzeuge entwickeln nämlich einen enormen Datenhunger, da sie jederzeit Zugriff auf aktuelles, hochauflösendes Kartenmaterial, Verkehrsinformationen und Wetterdaten benötigen. BMWs Entwicklungschef Klaus Fröhlich geht sogar fest davon aus, dass vollständig autonome Fahrzeuge überhaupt erst mit der nächsten Mobilfunkgeneration 5G über ausreichende Bandbreite verfügen, um komplexe Verkehrssituationen zufriedenstellend bewerten und meistern zu können.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

INNOVATION. Der Aktionsplan des Bundesministeriums soll ausgehend von den vorhandenen Pluspunkten für den Standort Österreich ein Umfeld ermöglichen, das Innovation und Entwicklung autonomer Verkehrssysteme vereinfacht und unterstützt. Das Kernelement des Prozesses ist die Definition von Szenarien in Form von "Use Cases". Die Use Cases sind dabei nutzer- und wirkungsorientiert aufgebaut und beinhalten unterschiedliche Anwendungsbeispiele für automatisiertes Fahren. Dadurch soll es den involvierten Akteuren leichter gemacht werden, konkrete Technologien für selbstfahrende Fahrzeuge zu entwickeln und diese in Bezug auf ihre verkehrspolitischen und ökonomischen Wirkungen der spezifischen Anwendungen hin zu optimieren.

In einem für Österreich geradezu ungewöhnlichen Dialog wurde der Aktionsplan nicht etwa in bürokratischen Gremien fernab der wirtschaftlichen und technologischen Realität erdacht, sondern in enger Zusammenarbeit mit Partnern erarbeitet. Rund 140 Stakeholder aus Industrie, Forschung, öffentlicher Hand und Betreibern waren am Strategieprozess beteiligt. Der Aktionsplan trägt zudem dem rasanten technischen Fortschritt Rechnung: Statt, wie sonst üblich, strategische Planungen über fünf Jahre und länger zu betreiben, zielt der Aktionsplan nur auf die nächsten zwei bis drei Jahre. Zudem wird er laufend evaluiert.

Von der Wichtigkeit des Aktionsplans ist man auch außerhalb des Verkehrsministeriums überzeugt. "Zukunftstechnologien aus und in Österreich sind grundsätzlich wichtig und zu unterstützen. Automatisiertes Fahren kann Mobilität verändern und einen Beitrag zu mehr Komfort, Verkehrssicherheit und für die Umwelt leisten. Zentraler Aspekt muss dabei sein, dass der Mensch im Mittelpunkt der neuen technischen Entwicklungen steht", betont IV-Präsident Georg Kapsch.

HÄNDE WEG. Den ersten handfesten Schritt in Richtung selbstfahrende Autos wird man noch im Sommer im Parlament tätigen: Eine Gesetzesnovelle wird es dann erstmals ermöglichen, ein Fahrzeug auch dann zu "fahren", wenn man selbst das Steuer nicht in der Hand hat. Bislang ist es bekanntlich verboten, beide Hände vom Lenkrad zu nehmen - auch dann, wenn der Computer im Auto als "Autopilot" agiert.

In weiterer Folge soll Österreich die vielleicht größte Teststrecke für autonome Fahrzeuge überhaupt bekommen. In mehreren Schritten sollen Testfahrten von selbstfahrenden Autos nicht nur auf kurzen Teilabschnitten erlaubt werden, sondern im gesamten Autobahn- und später Straßennetz. Errichtung und Betrieb dieser Laborstrecken wird das Verkehrsministerium mit elf Millionen Euro fördern. Dabei steht die Hälfte der Fördersumme für Projekte bereit, die sofort beginnen können. Insgesamt stellt das bmvit ein Förderpaket in Höhe von 20 Millionen Euro für den Bereich automatisiertes Fahren zur Verfügung. Es dreht sich dabei nicht alles nur um wirtschaftliche Starthilfe: Ein wesentlicher Aspekt dieser Förderungen aus dem Aktionsplan ist auch die Evaluierung der Maßnahmen sowie der gesellschaftlichen Auswirkungen des automatisierten Fahrens.

Dazu muss auch die bestehende digitale Infrastruktur der Asfinag in den nächsten zwei bis drei Jahren noch weiter ausgebaut werden. Schon ab 2017 sollen die ersten Testumgebungen einsatzbereit sein.

Eine der wichtigsten technischen Neuerungen in der Verkehrstechnik ist das sogenannte C-ITS - eine Reihe von Technologien, die es Fahrzeugen erlaubt, mit anderen Verkehrsteilnehmern, der Infrastruktur und weiteren Teilen des Transportnetzes in Verbindung zu treten. Sensoren in der Fahrbahn sollen Autos beispielsweise in Echtzeit über die aktuellen Witterungsverhältnisse informieren oder detaillierte Daten zum Verkehrsfluss an den "Autopiloten" des Wagens liefern. Die Automobilindustrie hat die Einführung derartiger C-ITS-Komponenten für ihre Serienfahrzeuge für 2019 angekündigt - getestet werden diese Technologien damit bereits jetzt.

ZUKUNFTSMUSIK. Mit dem "Aktionsplan Automatisiertes Fahren" hat Österreich nicht nur wirtschaftliche Ziele. Er soll auch helfen, die juristischen und gesellschaftlichen Veränderungen, die mit der Automatisierung großer Bereiche des Verkehrssystems einhergehen, zu beleuchten. Anstatt als Gesetzgeber den technischen Entwicklungen immer mehrere Schritte hinterher zu sein, soll damit ein flexibles und innovationsfreundliches Klima für alle involvierten Parteien geschaffen werden.

Wie schnell die Entwicklung im Bereich autonomer Fahrsysteme voranschreitet, zeigt ein Blick in die Vergangenheit: Noch vor wenigen Jahren gab es keine Systeme, die im Fall einer drohenden Kollision selbstständig auf die Bremse treten. Heute gehört das fast schon flächendeckend zur Serienausstattung der meisten Hersteller.

In der automobilen Oberklasse, wo technische Innovationen meist ihren Anfang finden, kann man Autopiloten bereits in Aktion erleben. Praktisch alle deutschen Premiummarken, aber auch japanische Hersteller und der Automobilneuling Tesla bieten optionale Assistenzsysteme an, die es Autos nicht nur erlauben, den Abstand zum Vordermann zu halten, sondern auch das Steuern zu übernehmen. Damit kann man entspannt mit dem Verkehr mitfließen. Aus rechtlichen Gründen muss man, wie erwähnt, die Hände noch am Steuer lassen -auch wenn das Lenken längst der Computer übernommen hat.

Im Gegensatz zu BMW, Audi, Mercedes und Co ist man bei Tesla übrigens ausgesprochen mutig, was die Fähigkeiten des eigenen Autopiloten betrifft: Auf der Autobahn können die Modelle von Tesla langsamere Fahrzeuge sogar selbstständig überholen, ohne dass der Fahrer zum Lenkrad greifen muss.

STAUKILLER. Die Auswirkungen autonomer Fahrsysteme werden übrigens nicht nur Besitzer von Fahrzeugen mit umfangreichen Assistenzsystemen spüren. Da der Computer im Allgemeinen besonnener und angepasster auf Verkehrssituationen reagieren kann, dürfte es zu weniger Staus kommen. Der Fluss auf den Straßen wird also nicht nur für privilegierte Autooberklasse verbessert, sondern - ganz demokratisch - für alle Verkehrsteilnehmer.

Mindestens so wichtig wie im Pkw sind autonome Systeme auch bei Lastkraftwagen. Hier könnte sich, so die einhellige Expertenmeinung, sogar eine echte Revolution einer ganzen Branche anbahnen. Schon jetzt sind in Pilotprojekten von Mercedes oder Volvo durch die effizientere Fahrweise des Computers Spritersparungen von bis zu 20 Prozent nachweisbar. Auch die häufigste Unfallursache bei Lkw, Übermüdung oder Unachtsamkeit des Fahrers, könnte durch intelligente Assistenzsysteme praktisch eliminiert werden. Dass Österreich als Transitland davon sogar noch stärker profitieren kann als andere Staaten, liegt auf der Hand.“

Die unterfertigten Abgeordneten richten in diesem Zusammenhang an den **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** nachstehende

Anfrage

1. Handelt es sich bei dem o.a. Artikel um eine direkte Einschaltung seitens Ihres Ressorts?
 - a. Wenn ja, auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgte die Einschaltung?
 - b. Wenn nein, handelt es sich um einen so genannten „redaktionellen Beitrag“ zu Gunsten Ihres Ressorts aufgrund anderweitiger Schaltungen des Ressorts im o.a. Medium?
2. Verstößt dieser Artikel gegen das Medientransparenzgesetz und, wenn nein, wie lautet die diesbezügliche Begründung?

3. Der gegenständliche Artikel ist überschrieben mit den Worten: „In Kooperation mit BMVIT“. Was bedeutet dies bzw. wie gestaltete sich die Kooperation im Detail?
4. Wie hoch waren die Gesamtkosten des o.a. Artikel für das Ministerium?
5. Ist dieser Artikel Teil einer Kampagne des Ministeriums und, wenn ja, wie hoch sind die Gesamtkosten der Kampagne?
6. Wie viele „Bestandteile“ hat die Kampagne?
7. Wie war diese Kampagne konkret aufgebaut bzw. wie lief diese im Detail ab? (Bitte um getrennte Darstellung aller Bestandteile wie etwa der geschalteten Inserate, TV-Spots, etc. samt Zeitpunkt, Inhalt und Kosten)
8. Wer gestaltete die gegenständliche Kampagne und erfolgte eine Ausschreibung?
9. Nach welchen Kriterien werden Werbemaßnahmen in Ihrem Ministerium gestaltet, wie lauten diese und wurden diese im Rahmen dieser Kampagne erfüllt?
10. Auf welche Höhe beläuft sich das Werbe/Schaltungsvolumen Ihres Ressorts für das oben angeführte Medium seit 1.1.2016 bis dato?