

Anfrage

**der Abgeordneten Claudia Gamon, MSc (WU), Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Autonomes Fahren, selbstfahrende Autos und öffentliche Ver-
kehrsmittel in Österreich**

Die Automatisierung nimmt durch den Einsatz im Straßenverkehr neue Dimensionen an und wirft Fragen für den Umgang mit selbstfahrenden Autos und anderen autonomen Vehikeln auf.

Selbstfahrende Kraftfahrzeuge sind eine disruptive Technologie, welche in wenigen Jahren bereits zum Alltag auf unseren Straßen gehören wird. Es ergeben sich hierbei jedoch Fragen zur Zulässigkeit, Einsatzgebieten, Haftung und Datenschutz. Darüber hinaus kommt es zu komplexen Fragestellungen zu Entscheidungen in kritischen Situationen, welche von Maschinen getroffen werden und Fragen der Schuld im Falle von Unfällen. Darüber hinaus stellt sich die Frage der gesellschaftlichen Auswirkungen von selbstfahrenden Verkehrsmitteln.

Die frühe und umfassende legislatorische und regulatorische Integration von disruptiven Technologien brächte einen wesentlichen Standortvorteil im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung. Zudem zeigt das Beispiel des Online-Vermittlers von Personenbeförderung Uber, dass das in Österreich bestehende Rechtssystem hemmend für bestimmte innovative Geschäftsmodelle sein kann.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Erste Erfahrungen anderer Länder mit selbstfahrendem Güterverkehr oder öffentlichem Personentransport verlaufen positiv. Dies gibt einen Ausblick auf eine flächendeckende Anwendung von selbstfahrenden Transportmitteln.
 - a. In welchem konkreten Ausmaß beschäftigt sich das BMVIT mit der Thematik von selbstfahrenden Kraftfahrzeugen?
 - b. In welchem personellen Ausmaß beschäftigt sich das BMVIT mit selbstfahrenden Kraftfahrzeugen?
 - c. Welcher budgetäre Rahmen wird in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge eingesetzt?
 - d. Welche Initiativen und Maßnahmen befinden sich in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge innerhalb des BMVIT derzeit in der Umsetzung?
 - e. Welche Initiativen und Maßnahmen sind in nächster Zeit in Bezug auf selbstfahrende Kraftfahrzeuge im BMVIT geplant?

2. Welche Fragestellungen ergeben sich beim Thema selbstfahrender Kraftfahrzeuge in Bezug auf:
 - a. Zulässigkeit
 - b. Haftung
 - c. Datenschutz
3. Mit selbstfahrenden Kraftfahrzeugen entsteht auch eine große Menge an Fahrdaten. Eine klare Regelung der Verwaltung von gespeicherten, persönlichen Fahrdaten ist bisher nicht ausreichend geregelt (außerhalb des Anwendungsbereiches der DSGVO).
 - a. Welche Maßnahmen zur Verwaltung von persönlichen Fahrdaten und Privatsphäre sind geplant?
 - b. Wie kann der Datenschutz für persönliche Daten gewährleistet werden?
 - c. Welche gesetzlichen Reformen sind hier notwendig?
4. Damit selbstfahrende Kraftfahrzeuge funktionieren können, müssen diese technisch in der Lage sein, durch Sensoren und Kameras ihre Umwelt zu erkennen. Dies bedeutet Aufnahmen und Datenspeicherung von erkennbaren und bestimm-
baren Personen.
 - a. Inwiefern kann die Notwendigkeit von Kameras und Sensorik mit der Notwendigkeit der Zustimmung der Verarbeitung von personenbezogenen Daten von Passanten in Einklang gebracht werden?
 - b. Welche dringlichen Gründe könnten die Verletzung von Persönlichkeitsrechten in Bezug auf Selbstfahrende Kraftfahrzeuge rechtfertigen?
 - c. Welche gesetzlichen Reformen sind hier notwendig?
5. Welche Fragestellungen ergeben sich für selbstfahrende Kraftfahrzeuge in Bezug auf das sogenannte Trolley Problem, d.h. wenn ein selbstfahrendes Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zwischen zwei negativen Folgen im Falle einer Unfallsituation entscheiden müsste?
6. Welche arbeitsmarktbezogenen Auswirkungen werden durch autonomes Fahren in Österreich erwartet?
7. Inwiefern werden selbstfahrende Kraftfahrzeuge für den öffentlichen Verkehr in Österreich seitens des BMVIT gefördert?
8. Welches Potential sehen Sie für selbstfahrende Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehr
 - a. in den Ballungsräumen?
 - b. zur Versorgung des ländlichen Raumes mit individualisierten Transportmöglichkeiten?
9. Welches Potential sehen Sie für selbstfahrende Kraftfahrzeuge im Bereich des Gütertransports?
10. Ist das BMVIT der Ansicht, dass die Strafbarkeit bei Alkohol am Steuer Situationen berücksichtigen muss, in welchen ein alkoholisierter Fahrer das Fahrzeug nicht selbst lenkt?
11. In Österreich gibt es eine rege Diskussion über Uber, ein privates Dienstleistungsunternehmen zur Online-Vermittlung von Personenbeförderung. Hierbei

konzentriert sich ein wesentlicher Streitpunkt auf die Einhaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagenfahrer, zu welcher Uber durch die Verwendung der Mietwagenkonzession verpflichtet ist.

- a. Sieht das BMVIT diese Rückkehrverpflichtung für das Geschäftsmodell von Uber als sinnvoll an?
- b. Ist das BMVIT der Auffassung, dass bestehende Regulierungen für das innovative Geschäftsmodell von Uber (und anderen vergleichbaren Unternehmen) in Österreich angemessen sind?
- c. Welche regulatorischen Änderungen wären notwendig, um vergleichbare innovative Geschäftsmodelle in Österreich zu erleichtern?
- d. Sieht das BMVIT die Benachteiligung des Geschäftsmodells von Uber als mit dem im Regierungsprogramm 2017-2022 betonten Ziel der *"Schaffung umfassender Rechtssicherheit für die Chancen der Digitalisierung und den Einsatz neuer Systeme; dieser Rechtsrahmen soll innovative, neue Geschäftsmodelle und Technologien im Sinne der gesellschaftlichen Entwicklung ermöglichen (...)"* im Einklang?
- e. Erachtet das BMVIT die durch die Rückkehrpflicht für Mietwagenfahrer auf Uber auferlegten Leerfahrten als kohärent mit den österreichischen Staatszielen der Nachhaltigkeit und des umfassenden Umweltschutzes?






