

6937/J XXVII. GP

Eingelangt am 16.06.2021

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

Anfrage

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger

Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für das Autonome Fahren

Die Transformation des Verkehrs hin zum autonomen Fahren schreitet in schnellen Schritten voran. Während Level 1 und 2, das assistierte sowie das teilautomatisierte Fahren, in Form des Tempomaten bzw. von Lenk-, Spurhalte- und Abstandsassistenten schon seit geraumer Zeit Anwendung finden, bedarf es nun der rechtlichen Ausgestaltung der Level 3, 4 und 5 hin zu autonomen Fahrzeugen. Im Level 3, dem hochautomatisierten Fahren, eröffnet sich bereits die technische Möglichkeit, sich dauerhaft vom Verkehrsgeschehen abwenden zu können. Bei Unregelmäßigkeiten, wie zum Beispiel Baustellen, muss der Fahrer in Level 3 noch bereit sein, das Steuer zu übernehmen. Während vollautomatisierte Fahrzeuge in Level 4 auch diese hochkomplexen Verkehrssituationen selbstständig bewältigen können, aber noch eines Fahrers bedürfen, kommen autonome Fahrzeuge in Level 5 gänzlich ohne Lenker aus.

In der Bundesrepublik Deutschland beschäftigt man sich aktuell sehr intensiv mit der Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für das autonome Fahren sowie mit den damit in Verbindung stehenden ethischen Fragen. Hochkomplexe Verkehrssituationen, wie etwa städtische Kreuzungen mit Fußgängerinnen und Fußgängern stellen dabei die größte Herausforderung dar. Im Regierungsprogramm der Österreichischen Bundesregierung ist deshalb ganz bewusst die Einberufung eines Ethikbeirats festgehalten, der den logistischen Prozess rund um das autonome Fahren begleiten und den Gesetzgeber sowie das fachlich zuständige Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie dabei grundlegend beraten soll. Das Ziel muss die Ausgestaltung eines möglichst einheitlichen, rechtlichen Rahmens im Einklang mit den aktuellen technologischen Entwicklungen sein. Dabei sollen auch Entwicklungen auf EU-Ebene berücksichtigt werden. Die Österreichischen Teststrecken, welche in einer Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Stakeholdern betrieben werden,

bringen dabei wichtige praktische Erkenntnisse ein. Im Regierungsprogramm wurde deshalb auch der Ausbau dieser Teststrecken festgeschrieben.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Wie ist der aktuelle Fahrplan zur rechtlichen Ausgestaltung der Level 3, 4 und 5 hin zum autonomen Fahren?
2. Welche Rechtsmaterien werden zu überarbeiten sein?
3. Wie beurteilen Sie die neuen Technologien in Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Stichwort Vorsorgeprinzip?
4. Können zunehmend autonome Fahrzeuge mit den damit verbundenen Technologiesprüngen Ihrer Einschätzung nach auch eine Reduktion der CO2-Belastung bringen?
5. Wann ist die Einberufung des für diesen Prozess besonders wichtigen Ethikbeirates geplant?
6. Gibt es ein Konzept für die Zusammensetzung und Arbeitsweise des Ethikbeirates?
7. Was wurde bisher unternommen, um Forschung und Modellregion für das autonome Fahren weiterzuentwickeln?
8. Wie werden die Erkenntnisse aus den Teststrecken evaluiert und verarbeitet?
9. Sind weitere Teststrecken geplant?
10. Welche Formen der Zusammenarbeit im Sinne von möglichst einheitlichen Standards für autonome Fahrzeuge gibt es auf der Europäischen Ebene bzw. bilateral mit anderen Ländern?