

17.38

**Abgeordneter Dipl.-Ing. Gerhard Deimek (FPÖ):** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Ich möchte meinen Beitrag mit einem kleinen Bonmot beginnen, und zwar: Wenn in den frühen siebziger Jahren in Baden-Württemberg, genauer in Stuttgart, an einem Sonntag – sehr wenig Verkehr – jemand mit hoher Geschwindigkeit bei Rot über die Kreuzung geknallt ist, dann haben die Stuttgarter gewusst: Das ist Ernst Fuhrmann beim ABS-Testen für Porsche.

So weit wird es möglicherweise beim automatisierten Fahren gar nicht kommen, aber das zeigt schon: Bei Technologien braucht es ab den ersten Erfindungen – beim ABS war das in den dreißiger Jahren – viele, viele Jahre und Jahrzehnte, bis etwas marktreif ist und auch wirklich funktioniert. Genau so, wie sich die Technologie entwickelt, gehört das von der legislativen Seite mitbegleitet und mitverfolgt und teilweise natürlich auch gesteuert.

Von den Systemen, von denen wir sprechen, gibt es einzelne Komponenten teilweise schon mit Marktreife. Es ist angesprochen worden: das Spurhalten oder das sichere Spurwechseln, der Seitenabstand, der Abstand nach vorne und so weiter. Was es noch nicht gibt – und das wahrscheinlich noch nicht in den nächsten Jahren –, ist das Gesamtsystem. Das gibt es im Flugverkehr, das gibt es bei den Schiffen – beim Auto als solchem gibt es das noch nicht. Ich denke, es wäre vermessen, herzugehen und mit einem ganzen Konvolut, mit einem Gesetz mit den dazugehörigen Bestimmungen, Verordnungen und so weiter, schon jetzt darauf zu reagieren.

Warum? – Zunächst: Wir reden einmal überhaupt von Testgebieten. Egal, ob es um das autonome Fahren geht oder um andere Dinge, es waren immer Verordnungen, die Testgebiete, einzelne Straßenzüge, Gebiete und so weiter definiert haben. Genauso ist es auch in diesem Fall, beim automatisierten Fahren – es soll langsam mitwachsen können. Ich bin mir sicher, dass der Herr Minister und, wie immer sich das Ganze personell in der Zukunft entwickeln wird, möglicherweise auch seine Nachfolger das entsprechend sicher und gut begleiten werden. Dann wenn wir die Systeme haben, wenn wir das automatisierte Fahren in Marktreife haben, können wir das mit einem Gesetz absichern. Ob man das dann beim Krafftfahrgesetz anstückelt oder sonst wo, sei einmal dahingestellt, aber man muss es absichern, denn du, Kollege Willi, hast vollkommen recht: Die ethische Frage wird immer bleiben. Je mehr Systeme wir haben, die den Menschen unterstützen, die ihm das Arbeiten oder das Fahren erleichtern sollen, umso mehr werden wir dahin kommen, dass wie beim Flugverkehr die Schwäche des Menschen als Faktor übrig bleibt.

Und je mehr Daten wir haben, die wir während der Fahrt mitschreiben, je mehr Daten wir haben, die wir über diese Systeme generieren, umso mehr werden wir die Unzulänglichkeit des Menschen – egal, ob in Bezug auf das Sehen, Hören und so weiter – entdecken. Genau da ist es wichtig, nicht mit einem ersten Klatsch ein Gesetz überzustülpen und zu sagen: Der oder der ist schuld, wenn etwas passiert!, sondern da muss man, genauso wie die Systeme wachsen, auch in der Gesetzgebung dann aufpassen und sehr sorgfältig schauen: Wo hat sich das Ganze hinbewegt, und wie kann man das trotz der Unzulänglichkeit des Menschen, die wir in den letzten zehntausend Jahren nicht abstellen konnten und die wir in den nächsten zehntausend Jahren auch nicht abstellen werden, mit einer gewissen Sicherheit so gestalten, dass die Sicherheit, wie wir es beim letzten Punkt gehabt haben, möglichst hoch bleibt? Wir glauben, dass die jetzt gewählte Vorgangsweise die richtige ist, und werden sie daher unterstützen. *(Beifall bei der FPÖ sowie des Abg. Klug.)*

17.42

**Präsident Karlheinz Kopf:** Nächster Redner: Herr Abgeordneter Pock. – Bitte.