

17.51

**Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg Leichtfried:**

Geschätzte Damen und Herren! Was erleben wir derzeit in der – wenn ich diesen Begriff verwenden darf – „Straßenverkehrsszene“? – Wir erleben eigentlich in vielen Bereichen so etwas wie eine Revolution. Wir erleben eine Digitalisierung, die bis jetzt in ihren ganzen Auswirkungen überhaupt nicht absehbar ist, wir erleben eine Automatisierung und wir erleben den Weg hin zur Elektromobilität.

Ich glaube, das sind die drei wichtigsten Dinge, die derzeit im Bereich Straßenverkehr vor sich gehen, und Aufgabe des Gesetzgebers ist es, in mehrerlei Hinsicht darauf zu reagieren. Der Gesetzgeber muss dafür sorgen, dass unsere Industrie die Möglichkeit erhält, da Schritt zu halten – und das ist gerade ein österreichisches Spezifikum, weil wir eines der wenigen Länder sind, die sich sehr intensiv im Bereich Automotiv-Industrie engagiert haben. Da müssen wir unserer Industrie die Möglichkeiten geben, nicht nur Schritt zu halten, sondern vorne mit dabei zu sein.

Das Ganze bedingt aber natürlich auch eine Anpassung der notwendigen Regelungen im Bereich des Straßenverkehrs. Diese Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes ist meiner Ansicht nach eben notwendig, um weiterzukommen.

Worum geht es im Wesentlichen? – Es geht darum, dass es in Zukunft für österreichische Unternehmen im Bereich von automatisiertem Fahren möglich sein sollte, Tests auf öffentlichen Straßen durchzuführen. Das ist der Kern der gesamten Gesetzesänderung.

Nun stellt sich die Frage, wie wir dahin gekommen sind. Es war ja nicht so, dass sich die Bürokratie des Verkehrsministeriums jetzt eine Änderung überlegt hat und sagt: Das machen wir jetzt, weil das so praktisch ist! Nein, das war überhaupt nicht so, dahinter steht ein langer Prozess – und das wurde ja bereits von einem Vorredner hier am Rednerpult erwähnt –, wo an die 140 Stakeholder aus allen Bereichen miteinander diskutiert haben, versucht haben, Lösungen zu finden, überlegt haben, was das Beste für diese Situation ist. Herausgekommen ist diese Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes, wobei es auch meiner Meinung nach das Sinnvollste ist, es so zu machen.

Der erste Punkt ist einmal: Es geht nicht um ein Gesetz, das die Verwendung im Alltagsbetrieb auf lange Sicht regelt, sondern es geht einmal um Testsituationen. Zweitens geht es auch nicht darum, bereits jetzt fix festzuschreiben, was möglich ist und was nicht möglich sein sollte. Ich habe es selbst erlebt, beispielsweise war es vor Kurzem noch die Vermutung des Gesetzgebers, dass die Unternehmen Interesse

haben, einmal auf den Autobahnen zu testen, weil die Autobahnen das einfachste Umfeld für solche Tests sind – sie sind sehr gut vorbereitet, sie sind teilweise digitalisiert, man kann auch Kommunikation auf Autobahnen testen und so weiter und so fort. Doch was war wirklich das Interesse? – Es gibt schon Interesse, dass auf Autobahnen getestet wird, aber ich habe auch schon gehört, dass einzelne Unternehmen gerne auf Bergstraßen testen wollen, andere wollen unter Umständen im Stadtverkehr testen. – Das sind Dinge, die man meines Erachtens mit einem Gesetz so nicht erfassen kann.

Aus diesem Grund war auch meines Erachtens die Idee, das in Form einer Verordnungsermächtigung zu machen, die richtige. Ich möchte bezüglich dieser Verordnungsermächtigung nur auf eines hinweisen, auch in Bezug darauf, was Kollege Willi angesprochen hat: Es geht eben einmal um Tests, und es ist im Absatz 3b, nach § 102 Abs. 3, ganz klar festgelegt, dass der Lenker „stets verantwortlich“ bleibt, „seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen“. Das heißt, diese Tesla-Situation, wie immer sich das abgespielt hat, wird es nach dieser Novelle nicht geben – es ist immer der Fahrer im Fahrzeug. Der Fahrer ist verantwortlich dafür, was geschieht. (*Abg. Lugar: Das war beim Tesla genauso – der Lenker hat sich nur nicht darum gepiffen!*) Der Fahrer hat die Situation unter Kontrolle zu halten, und es gibt nur eine Ausnahme, die ich auch ansprechen möchte: Die Ausnahme ist das automatisierte Einparken, da gibt es Systeme, bei denen der Fahrer neben dem Fahrzeug steht, aber auch immer in der Lage sein muss, neben dem Fahrzeug den Einparkvorgang abubrechen. – Das sind die Dinge, um die es derzeit geht.

Es geht auch beim Datenschutz derzeit um andere Fragen. Ich wäre sofort bereit zu argumentieren: Wenn es um ein Gesetz geht, welches das endgültig regelt und von dem jeder Autofahrer betroffen ist, dann müssen wir sehr strenge Datenschutzregelungen heranziehen. Wenn es aber jetzt um Tests geht, möchte das Verkehrsministerium schon wissen, wie oft unter Umständen etwas geschieht, was genau geschieht, was die Probleme sind. – Da stellt sich auch die Datenschutzproblematik anders dar.

Also noch einmal: Wir lassen niemanden selbständig fahren, der nebenbei am Fernseher irgendwas anschaut. Es geht dabei um Tests auf eigens ausgesuchten Straßen, wo der Fahrer hauptverantwortlich dafür ist, was geschieht, und wo es auch nicht zu Situationen kommen kann, in denen eine Maschine zu entscheiden hat, ob dieser oder jener zu sterben hat – das sind Dinge, um die es jetzt nicht geht. Jetzt geht es um Tests mit Endverantwortung des Autofahrers, der im Fahrzeug sitzt. Ich glaube, es ist die richtige Entscheidung, die Sie hier und jetzt treffen, und ich darf dafür auch

um Ihre Unterstützung bitten. – Herzlichen Dank. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*)

17.56

**Präsident Karlheinz Kopf:** Zu Wort gelangt nun Frau Abgeordnete Mag. Aubauer. – Bitte.