

Parlamentarischer Abend Automatisiertes Fahren

Mittwoch, 21. Juni 2017 um 19:00 Uhr

Vertretung des Freistaats Bayern bei der Europäischen Union

Rue Wiertz 77, 1000 Brüssel

Begrüßung / Einführung

Bertram Brossardt

Hauptgeschäftsführer

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V. begrüße ich sie recht herzlich zu unserem Parlamentarischen Abend.

Der Bayerischen Staatsregierung danke ich sehr, dass wir wieder hier zu Gast sein dürfen!

Bedeutung der Automobilindustrie in Europa

Deutschland ist Automobilland – mit rund 750.000 Arbeitsplätzen gehört die Automobilindustrie zu den wichtigsten Arbeitgebern.

Innerhalb Deutschland ist Bayern ein besonders starkes Kraftzentrum der Automobilindustrie.

Gut ein Viertel der Wertschöpfung der bayerischen Industrie hängt allein am Auto!

Auch in anderen Ländern der Europäischen Union spielt die Automobilindustrie eine große Rolle, etwa in Frankreich und Italien.

Die Branche ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Europäischen Union.

Autonomes Fahren

Mit dem Autonomen Fahren – und zudem mit der Umstellung der Antriebstechnik auf Elektromobilität – steht die Branche vor großen Umbrüchen.

Die Art und Weise, wie wir diese Änderungen meistern, hat einen großen Stellenwert nicht nur für Bayern und Deutschland, sondern für die gesamte EU.

Ziel muss es sein, den technischen Wandel auch künftig von der Spitze aus mitzugestalten.

Unsere Studie „Bayerns Zukunftstechnologien“ zeigt, dass die höchste Automatisierungsstufe beim Autofahren, das „autonome Fahren“, bereits bis Ende der 2020er-Jahre erreicht werden kann.

Der Weg dorthin führt über eine Reihe von Entwicklungsstufen: Dabei nimmt der Grad der Automatisierung zu und das erforderliche menschliche Eingreifen ab.

Gleichzeitig nehmen auch die Anforderungen an die Infrastruktur zu, je mehr sich das Fahrzeug selbstständig orientieren soll.

Wir müssen jetzt alles dafür tun, dass das autonome Fahren

- bei uns entwickelt,
- bei uns getestet und
- bei uns zur Marktreife gebracht wird.

Mit uns meine ich: Bayern, Deutschland und Europa!

Wenn wir es nicht machen, dann übernehmen andere die Vorreiterrolle – etwa die USA oder China.

Die Folgen für unsere Industrie und für den Wohlstand in Bayern, Deutschland und Europa wären gravierend.

Wir dürfen jetzt nicht zögerlich sein und unserer Automobilindustrie sogar noch zusätzliche Belastungen aufhalsen!

Stattdessen brauchen wir möglichst schnell die passenden Rahmenbedingungen – sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene – für die digitale und vernetzte Mobilität.

EU-Strategie

Die EU hat das erkannt und Ende letzten Jahres eine „Europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme“ verabschiedet.

Die Strategie ist aus unserer Sicht deshalb zu begrüßen.

Vermeidung eines fragmentierten Binnenmarktes

Ein fragmentierter Binnenmarkt würde der Verbreitung des Autonomen Fahrens entgegenstehen und muss verhindert werden.

Wir brauchen europaweit funktionierende und miteinander kompatible Systeme für den Austausch von Informationen zwischen Fahrzeugen und Umgebung – sowohl technisch als auch rechtlich.

Ein europäischer Autofahrer muss auch im europäischen Ausland mit den dort fahrenden Fahrzeugen und der dortigen Infrastruktur kommunizieren und „funktionieren“ können und es muss EU-weit Rechtssicherheit herrschen.

Grenzüberschreitende Testfelder – wie künftig zum Beispiel zwischen Merzig und Metz – sind

dafür ein wichtiger Ansatz, der noch stärker ausgebaut werden muss.

Was die Technik angeht, so setzt die EU-Kommission als Basis für die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer auf einen Kommunikationsmix aus WLAN und bestehender zellulärer Netze.

Das ist OK, weil es den aktuellen technischen Möglichkeiten Rechnung trägt.

Grundsätzlich ist aber mittelfristig ein europaweit durchgängiges 5G Mobilfunknetz erforderlich!

5G ist Voraussetzung für alle vernetzten Mobilitätssysteme der Zukunft.

Persönlicher Datenschutz

Wir begrüßen auch grundsätzlich das Vorhaben der EU, eine europaweite Lösung für das Problem des persönlichen Datenschutzes herbeizuführen.

Grundsätzlich unterscheiden deutsches und europäisches Recht zwischen personenbezogenen und sonstigen Daten. Nur

für personenbezogene Daten gilt ein besonderes Schutzniveau.

Im Fahrzeug werden verschiedenste Kategorien von Daten erzeugt, insbesondere:

- Bewegungs- und Umfelddaten (z.B. Position des Fahrzeugs)
- Zustands- und Verhaltensdaten (z.B. Fahrweise, Kraftstoffverbrauch) oder
- Komfortdaten (z.B. Sitzeinstellung)

Teilweise besteht ein unmittelbarer Personenbezug. In vielen Fällen ist ein Personenbezug aber zumindest herstellbar, zum Beispiel in Kombination mit der Fahrzeugidentifikationsnummer. Es gibt heute kaum noch eine Kategorie von Daten, die sicher als nicht personenbezogen eingestuft werden kann.

Umso wichtiger ist die Anonymisierung und Pseudonymisierung.

Der Schutz personenbezogener Daten ist im Deutschen Datenschutzrecht und ab Mai 2018 auch europaweit mit der Datenschutzgrundverordnung streng geregelt.

Hier gilt: Für Betroffene muss transparent sein, welche Daten im Fahrzeug entstehen, zu welchem Zweck sie genutzt werden und an wen welche Daten weitergegeben werden.

Grundsätzlich darf die Übermittlung der Daten nur mit vorheriger Einwilligung erfolgen.

Für die Einwilligung in die Nutzung der Daten müssen aber praxisgerechte Lösungen gefunden werden.

Die Anonymisierung und Pseudonymisierung von Daten müssen auch ohne erneute Einwilligung möglich sein.

Grundsätzlich sollten Anreize geschaffen werden, möglichst viel von vorneherein zu anonymisieren.

Wo das nicht möglich oder nicht gewollt ist, sollte der Betroffene die Möglichkeit haben, der Weitergabe der Daten zu widersprechen beziehungsweise den Umfang der zu verarbeitenden Daten selber zu bestimmen.

Das gilt aber nicht für Daten, die für die Verkehrssteuerung oder –sicherheit erforderlich sind. Diese müssen zur Verfügung gestellt werden!

Ob mit oder ohne Personenbezug - die im Auto erzeugten Daten haben eine enorme wirtschaftliche Bedeutung, etwa für Hersteller oder IT-Dienstleister. Vereinbarungen über die Nutzung dieser Daten sind über vertragliche Gestaltungen zwischen den bei der Datenerhebung und -verarbeitung Beteiligten anzustreben.

Wenn der Zugriff auf die Daten grundsätzlich an eine Einwilligung des Halters beziehungsweise des Fahrers geknüpft ist, dann kann dieser sie zur Nutzung freigeben und eine Gegenleistung erhalten, zum Beispiel in Form passgenauer Dienstleistungen. Ein neues „Eigentumsrecht“ an diesen Daten ist dafür nicht erforderlich. Auf eine solche Regelung sollte auch deshalb verzichtet werden, weil ein wesentlicher Teil des Mehrwerts durch Digitalisierung gerade darauf beruht, dass an Daten in aller Regel keine ausschließlichen Rechte bestehen, sondern sie mehrfach und gleichzeitig genutzt werden können.

Datensicherheit

Wir begrüßen, dass die EU-Kommission beim Thema Datensicherheit ein europaweit koordiniertes Vorgehen anstrebt.

Hackern darf es keinesfalls möglich sein, die Steuerung zu manipulieren!

Eine vertrauensbildende Maßnahme wäre die Verwendung von IT-Sicherheitskonzepten, die von einer externen Stelle zertifiziert wurden.

Ja, wir brauchen – wie von der EU-Kommission angestrebt –,gemeinsame europaweite Sicherheits- und Zertifizierungsstandards.

Im Bereich Datensicherheit ist noch viel Forschung erforderlich, die jetzt auch gezielt intensiviert werden muss.

Grundsätzliche Anmerkungen zum Rechtsrahmen

Lassen Sie mich – unabhängig von der EU-Strategie – noch ein paar grundsätzliche Anmerkungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen des Autonomen Fahrens machen:

Insgesamt gilt, dass diese so gestaltet sein müssen, dass die Entwicklung des autonomen Fahrens gefördert wird.

Das muss auch EU-weit beachtet werden.

In Deutschland begrüßen wir die heute in Kraft getretene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, die das automatisierte Fahren auf deutschen Straßen möglich machen soll.

Autofahrer dürfen demnach künftig unter bestimmten Umständen und in bestimmten Situation die Fahrzeugsteuerung aus der Hand geben und sich abwenden.

Sie müssen aber derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass sie sofort wieder eingreifen können, wenn das System sie dazu auffordert oder die Umstände es offensichtlich erfordern.

Die letzte Verantwortung bleibt damit beim Fahrzeugführer. Er wird also nicht durch das System ersetzt, sondern nur unterstützt.

Das Gesetz sieht zudem die Einführung einer „Black Box“ vor, die beispielsweise aufzeichnet, wann der Fahrer fährt und wann das System aktiv

ist. Das ist grundsätzlich eine gute Lösung, um Unfälle und Haftungsfragen zu klären.

Das neue Gesetz ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung autonomes Fahren. Deutschland bekommt damit das innovativste Straßenverkehrsrecht auf der ganzen Welt! Viele weitere Schritte müssen folgen.

Erster Schritt ist die Anpassung der Regeln der „Economic Commission for Europe“ (UN ECE), damit auch autonome Lenkanlagen bei höheren Geschwindigkeiten als 10 km/h genehmigt werden können.

Als vbw fordern wir darüber hinaus:

1. dass das „Wiener Übereinkommen im Straßenverkehr“ für den Einsatz autonomer Systeme geöffnet wird. Auch nach der letzten Anpassung ermöglicht es das noch nicht.
2. Die UN ECE Regeln müssen umfassend auf die Anforderungen des automatisierten und autonomen Fahrens ausgerichtet werden. Der aktuelle Ansatz, hier eine „horizontale“ Lösung einzuführen, die nicht jedes Detail

isoliert betrachtet, sondern das Gesamtsystem, erscheint mir richtig. Sie muss aber schnell kommen!

3. Die neuen technischen Möglichkeiten der Datenerfassung dürfen nicht dazu missbraucht werden, die Autonomie der Verkehrsteilnehmer einzuschränken, zum Beispiel durch neue Kontrollen oder Tempo-Limits.
4. Die bisherigen in Deutschland geltenden haftungsrechtlichen Regelungen sind ausreichend: Die Halterhaftung ist beizubehalten, wir brauchen keinen neuen Gefährdungstatbestand. Auch die aktuelle Exkulpationsmöglichkeit muss nicht angepasst werden.
Nur die Verteilung der Haftung für technische Ausfälle in der Datenübertragung muss der Gesetzgeber noch klären.
Für die bisherigen versicherungsrechtlichen Instrumente gilt dasselbe: Sie bilden die veränderten Verantwortlichkeiten durch die Automatisierung gut ab. Wir brauchen

keinen Aktionismus in der Gesetzgebung –
weder in Deutschland, noch auf EU-Ebene.

Gestern hat zudem eine von der deutschen Bundesregierung eingesetzte Ethikkommission die Leitlinien vorgestellt, die bei der technischen Umsetzung und Programmierung von automatisierten Fahrsystemen der höchsten Stufen zu berücksichtigen sind.

Im Kern zeigt sich auch hier: selbst das autonome Fahren als höchste Stufe wirft keine unüberwindbaren ethischen oder rechtlichen Fragen auf. Im Gegenteil: es verspricht nicht zuletzt mit Blick auf die Verkehrssicherheit so große Vorteile, dass es ein Fehler wäre, die Entwicklung nicht zu fördern.

Schluss

Meine Damen und Herren,

bis das autonome Fahren Realität wird, ist noch einiges zu tun.

Die EU kann einen wertvollen Beitrag leisten, indem sie mit ihrer Strategie eine EU-weite Harmonisierung bei wichtigen Fragestellungen des Autonomen Fahrens schafft!

Das ist im Interesse Bayerns, im Interesse Deutschlands und im Interesse der EU insgesamt!

Vielen Dank!