

BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG

Nr. 26-3 vom 10. März 2017

Rede des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt,

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
vor dem Deutschen Bundestag
am 10. März 2017 in Berlin:

Verehrte Präsidentin!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir geben heute den Startschuss für das innovativste Straßenverkehrsrecht der Welt mit einer rechtlichen Gleichstellung von Menschen und Computern als Fahrer. Das heißt im Klartext: In der Zukunft darf der Computer ans Steuer.

Das ist in der Tat ein echter Paradigmenwechsel und die größte Reform unseres Straßenverkehrsgesetzes seit dessen Inkrafttreten vor über 100 Jahren. So eine Regelung, die die Innovation im Bereich der Mobilität abbildet, gibt es bisher in keinem anderen Land der Welt. Das heißt, wir übernehmen die Innovationsführerschaft und stellen uns als Autoland beim automatisierten und vernetzten Fahren an die Spitze.

Der Sprung zum automatisierten Fahren ist in der Tat die größte Mobilitätsrevolution seit der Erfindung des Automobils. Zum ersten Mal verändert sich durch den technologischen Fortschritt nicht nur das Auto, sondern letztlich auch der Fahrer und damit die Mobilität als Ganzes. Wir werden erleben, dass sich damit die Zahl der Unfälle auf unseren Straßen erheblich reduzieren lässt. Über 90 Prozent der Unfälle sind auf menschliche Fehler zurückzuführen. Die werden natürlich massiv zurückgedrängt werden.

Wir erhöhen die Kapazität unserer Straßen. Wir können mit automatisierten Fahrsystemen bis zu 80 Prozent mehr Kapazität auf den Straßen abbilden und werden damit die Staus deutlich reduzieren.

Wir werden auch den überflüssigen Parksuchverkehr in unseren Städten – 40 Prozent des Autoverkehrs, der zurzeit auf den Straßen Berlins stattfindet, ist Parksuchverkehr – reduzieren. Auch er wird zukünftig so nicht mehr notwendig sein. Beim automatisierten Fahrsystem werden auch Parkplätze durch den Computer identifiziert und gefunden. Das ist ein ganz, ganz großer Vorteil für die Mobilität neben dem, dass wir dann gerade auch in ländlichen Regionen Mobilität bis ins hohe Alter möglich machen und die individuelle Mobilität durch automatisiertes Fahren stärken.

All das bedeutet in der Summe: weniger Unfälle, mehr Kapazität, weniger unnötige Straßenverkehre. Das sind große Vorteile.

Ich habe gerade mit einer Gruppe von Landfrauen aus dem Pfaffenwinkel, die mich besucht haben, darüber gesprochen: alles große Fans des automatisierten Fahrens. Das ist es, was bei den Menschen ankommt. Alle spüren, dass sich das Leben gerade im Bereich der Mobilität radikal und grundlegend revolutioniert. Die meisten freuen sich auch darauf, dass wir mit dem automatisierten Fahren in ein neues Zeitalter kommen. Es wird bei allen Start-up-Unternehmen, ob im Silicon Valley oder in Deutschland, gerade kein Thema so intensiv bearbeitet wie das automatisierte Fahren.

Übrigens: Die großen IT-Konzerne sind genauso intensiv dabei, an selbstlernenden Systemen zu arbeiten. Dabei geht es um das sogenannte Deep Learning. Bei diesen Systemen wird mit Algorithmen gearbeitet, die ihre eigenen Erfahrungen selbstständig umsetzen, um in vergleichbaren Situationen optimiert zu reagieren. Es steht eine künstliche Intelligenz dahinter, welche die Autos lenkt. All das ist kombiniert mit der modernsten Sensorik. Auch geht es dabei um Kameratechnik und intelligente Karten. All das wird in wenigen Monaten Realität in den Autos sein.

Das wird natürlich auch eine enorme Auswirkung auf die Wertschöpfung am Automobil haben. All diejenigen, die zurzeit an Softwarelösungen für Autos arbeiten, wollen letztlich einen Teil der Wertschöpfung an diesen Autos für sich gewinnen. Unsere Aufgabe

ist es, dafür zu sorgen, dass diese Wertschöpfung hier im Autoland Deutschland bleibt und nicht vielleicht in die asiatischen Märkte oder nach Amerika abwandert.

Auf jeden Fall ist klar, dass der Wettbewerb um die Wertschöpfung an den Autos auch die Grundlage für Wachstum, Arbeit und Wohlstand verändert. Wenn wir diesen Wettbewerb verlieren sollten, dann sind auch Arbeit, Wachstum und Wohlstand in Deutschland infrage gestellt. Deswegen wollen wir an der Spitze dieser innovativen Bewegung sein.

Der zweite Platz ist dabei keine Alternative, deswegen habe ich schon zu Beginn meiner Amtszeit eine umfassende Strategie zum automatisierten Fahren vorgestellt. Ein Element dieser umfassenden Strategie ist das Digitale Testfeld Autobahn auf der A 9 in Bayern, auf dem wir durch den Aufbau einer intelligenten Sensorik, die sich auf der Straße befindet, Echtzeitkommunikation zeigen können. Sie macht es möglich, dass die Straße mit den eigenen Daten, die sie erhebt, wirklich real mit den Autos kommunizieren kann. Das ist etwas, was in keiner anderen Region der Welt so möglich ist.

Wir haben es geschafft, dass die Autos, aus dem Labor kommend, auf der Straße in einer echten Fahrsituation im Realverkehr weiter erforscht und entwickelt werden. Dabei werden die neuen Technologien erprobt, um die Grundlage dafür zu schaffen, dass wir beim automatisierten Fahren auch in Zukunft die meisten Patente – so wie bisher auch – anmelden können. Wir wollen nicht, dass dies in andere Regionen der Welt abwandert.

Allein die Tatsache, dass man eine Straße so mit Sensorik ausgestattet hat, dass sie mit eigener Intelligenz einen echten Kommunikationsvorgang mit den Autos schaffen kann und man mit der Zahl der erhobenen Daten dann auch in der Lage ist, die neuen Fahrzeuge im Realverkehr zu zeigen, ist sensationell. Deshalb greifen inzwischen auch alle internationalen Unternehmen im Bereich des Automobilsektors – das betrifft auch die Zulieferer – darauf zu. Sie erproben ihre Fahrzeuge auf unserem digitalen Testfeld.

Bei der Änderung unseres Straßenverkehrsrechts geht es konkret darum, dass wir den hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystemen die Fahraufgabe übergeben wollen. Dafür sind die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Natürlich geht es in dem Zusammenhang auch um die Haftungsfrage, die wir in unserem Gesetz geklärt haben. Wenn der Computer fährt, dann haftet am Schluss der Hersteller. Auch das ist eine klare Botschaft an all diejenigen, die diese Fahrzeuge entwickeln, und auch an diejenigen, die sie nutzen wollen. Wir zeigen klar und deutlich, dass die Digitalisierung in unserem Land eine ganz große Chance in sich birgt. Wir unterstützen das. Wir setzen auf Innovation und nicht auf Stagnation. Das heißt, dass wir uns der Digitalisierung mit großen Schritten nähern.

Herr Krischer, Sie haben einen Zwischenruf gemacht. Ich habe natürlich auch gelesen, was in Ihrem Fraktionsbeschluss zur Zukunft des Automobils steht. Sie reden beim automatisierten Fahren nicht über Chancen, sondern über Datenschleudern und Datenkraken. Und Sie reden darüber, dass es eine Gefahr gebe.

Ich kann Ihnen an der Stelle nur sagen: Wer hier die Chancen nicht erkennt, wer nicht endlich erkennt, dass Daten der Rohstoff für Digitalisierung und damit für unseren zukünftigen Wohlstand sind, der verspielt eine ganze Menge an Zukunftschancen der nächsten Generation.

Ich habe durchaus mitbekommen, dass Sie, als es um Ihren letzten Parteitagebeschluss zur Verkehrswende ging, kein Wort über das automatisierte Fahren verloren haben. Stattdessen haben Sie das große Potenzial der Lastenfahrräder beschrieben. In Berlin haben Sie das sogar in den Koalitionsvertrag hineingeschrieben. Das kann man machen. Rikscha statt Fahrcomputer, das ist Ihr Mobilitätskonzept für das 21. Jahrhundert. Aber ich kann Ihnen sagen, dass eine ganze Reihe Dritte-Welt-Länder mit aller Kraft daran arbeitet, von der Rikscha wegzukommen. Sie wollen uns dorthin führen. Wo andere also die Vergangenheit sehen, sehen Sie unsere Zukunft. Das ist beim besten Willen kein Garant für Arbeit, für Wohlstand und für Wertschöpfung. Wir gehen den anderen Weg. Wir gehen konsequent den Weg hin zum automatisierten Fahren.