

9

Arbeitsblatt 9

Smart Mobility – Simulation einer Anhörung

Ein Großteil der parlamentarischen Arbeit des Deutschen Bundestages findet in den derzeit 23 ständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages statt. In der Regel steht je einem Bundesministerium ein Fachausschuss gegenüber. Die Ausschüsse sind entsprechend den Kräfteverhältnissen der verschiedenen Fraktionen mit Abgeordneten besetzt. Sie konzentrieren sich pro Ausschuss auf ein jeweiliges Teilgebiet der Politik. Die Ausschussmitglieder beraten alle dazugehörigen Gesetze vor der Beschlussfassung und versuchen, einen mehrheitsfähigen Kompromiss zu finden. Dafür werden auch öffentliche Anhörungen von Sachverständigen, Interessenvertretern und anderen Auskunftspersonen zu Gesetzentwürfen und Anträgen durchgeführt, so auch im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

In einer (fiktiven) Anhörung zur Frage „Welche weiteren Rahmenbedingungen benötigen die vernetzte und die automatisierte Mobilität, um die sogenannte Smart Mobility zu ermöglichen?“ machen Fachleute folgende Aussagen:

”

„Die digitale Vernetzung der Mobilität kann nur gelingen, wenn IT-Unternehmen, Automobilhersteller und Mobilfunkanbieter die technischen Voraussetzungen gemeinsam schaffen. Insbesondere kommt es darauf an, verbindliche Standards festzulegen, damit alle digitalen Komponenten eine ‚gemeinsame Sprache‘ sprechen.“

„Die vernetzte Mobilität erfordert eine umfangreiche Modernisierung der Infrastruktur. Schließlich sollen nicht nur die Fahrzeuge untereinander, sondern auch Verkehrszeichen, Baustellen, Ampeln, Haltestellen usw. kommunizieren. Wer die Kosten für diese Modernisierung tragen soll, ist noch völlig ungeklärt.“

„Die Vorteile des vollautomatisierten Fahrens werden technisch schon in absehbarer Zeit marktreif sein. Wichtig wird jedoch die Frage, in welchen Situationen und in welchem Ausmaß die Menschen bereit sein werden, die Kontrolle abzugeben. Wenn eine breite Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung geschaffen werden kann, wird sich das vollautomatisierte Fahren auch durchsetzen. Nur fehlerfrei funktionierende Systeme können hier Vertrauen schaffen.“

„Im Frühjahr 2017 hat der Deutsche Bundestag mit einem Gesetz die rechtlichen Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren in Deutschland geschaffen. Darin wurden Haftungsfragen geklärt, technische Vorgaben für eine Blackbox im Fahrzeug festgelegt und vieles mehr. Die Fahrer haben nunmehr Rechtssicherheit wenn sie automatisierte Fahrfunktionen in ihrem Auto nutzen. Damit die Automobilbranche auch auf anderen Feldern Planungssicherheit hat, werden wir weitere Gesetze zu ändern haben, wenn wir wollen, dass sich Deutschland zum Leitmarkt für vernetztes und automatisiertes Fahren entwickelt.“

„Eine Herausforderung besteht zukünftig im Bereich der Datensicherheit. Die elektronische Steuerung in Fahrzeugen findet heute meist in fahrzeuginnen, geschlossenen Systemen statt. Ein externer Zugriff ist kaum möglich. Bei vernetzten Fahrzeugen müssen zukünftig systembedingt große Datenmengen über das Internet – im Fachterminus Over the Air (OTA) – nach außen gesendet werden. Welche Daten dabei frei verfügbar sein dürfen und welche sensibel behandelt werden müssen, dafür muss es eindeutige gesetzliche Bestimmungen geben. Auch der Schutz vor illegalem Zugriff auf Daten muss unbedingt gewährleistet sein.“

“

ARBEITSAUFTRAG

- 1 Fassen Sie die dargestellten Herausforderungen, die sich im Zusammenhang zum einen mit der vernetzten Mobilität, zum anderen mit der (voll-)automatisierten Mobilität ergeben, kurz zusammen.
- 2 Arbeiten Sie in Kleingruppen. Wählen Sie eine der dargestellten Herausforderungen aus Aufgabe 1 gemeinsam aus. Stellen Sie den gewählten Themenbereich mithilfe einer Internetrecherche in der Tiefe dar.
- 3 Stellen Sie dar, welche unterschiedlichen Lösungen es für die genannten Herausforderungen geben könnte, wer daran beteiligt wäre und diskutieren Sie diese Ansätze. Formulieren Sie eine Empfehlung.