



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol  
Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck  
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0512/53 40-1459  
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

Bundeskammer für  
Arbeiter und Angestellte  
Prinz-Eugen-Str. 20-22  
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2018-6015  
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen Florian Salzburger, BA/Be Klappe 1461 Innsbruck, 22.11.2018

**Betrifft:** Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (1. Novelle zur AutomatFahrV)

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 07.11.2018  
zust. Referent: Richard Ruziczka

Sehr geehrter Herr Mag. Ruziczka,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird, wie folgt Stellung:

Ziele der vorliegenden Novelle sind die Zulassung von Einparkhilfen und Autobahnpiloten mit automatischer Spurhaltung außerhalb von Testfahrten sowie die Erleichterung von Testfahrten auf dem niederrangigen Straßennetz.

Zu § 1 Abs. 8 „Anwendungsbereich“:

Die Durchführung von Testfahrten auf dem niederrangigen Straßennetz soll künftig erleichtert werden. Aus diesem Grund soll die Frist von bisher drei Monaten auf einen Monat verkürzt werden. Ab dem Eintreffen der schriftlichen Information hat der Landeshauptmann binnen eines Monats die Möglichkeit allfällige Bedenken dazu zu äußern. Diese Fristverkürzung wird als durchaus problematisch betrachtet, da tagespolitische Geschehnisse und nicht vorhersehbare Ereignisse es nicht immer zulassen, sich mit allen Themen des politischen Portfolios ausreichend zu befassen und zeitgerecht darauf zu reagieren. Außerdem läuft man hier mit dieser kurzen Frist Gefahr, dass eine eventuelle Weiterlei-

tung an die Sozialpartner sehr kurzfristig und daher nicht möglich wäre. Vor allem in Verkehrs- und Konsumentenangelegenheiten wäre es wichtig die Sozialpartner miteinzubeziehen.

Zu § 11 „Autobahnпилот mit automatischer Spurhaltung“:

Unter Abs. 3 soll geregelt werden, dass der Lenker, solange der Autobahnпилот aktiviert ist, von der Verpflichtung befreit ist, mit mindestens einer Hand die Lenkvorrichtung festzuhalten. Trotz der Ausstattung selbstfahrender Fahrzeuge mit Laserscanner, PMD-Kameras, Videokameras, GPS und einer detaillierten Umgebungskarte können unvorhersehbare Ereignisse geschehen. Es könnte beispielsweise vorkommen, dass ein LKW auf der Autobahn einen Teil der Fracht verliert und der Fahrer reagieren muss. Hierbei kommt es auf jede Sekunde an, um einen Unfall und schlimmere Folgen zu verhindern.

Eine Studie der Technischen Universität Braunschweig befasste sich mit der Müdigkeitsmessung und den Reaktionszeiten bei Fahrern eines automatisierten Fahrzeuges. Das Ziel der Studie war es herauszufinden, wann Fahrer, die sich einer Nebentätigkeit widmen, wie z.B. E-Mail schreiben, wieder die vollständige Kontrolle über ihr Fahrzeug erlangen. Rund 90 Prozent der Studienteilnehmer waren nach Aufforderung der Notfallvorrichtung zur manuellen Fahrzeugübernahme erst nach einer Zeit von 6 bis 8 Sekunden in der Lage, ihr Fahrzeug wieder selbst zu lenken. Jedoch wurde auch aufgezeigt, dass die ersten Blicke in den Spiegel oder auf die Geschwindigkeitsanzeige erst nach 12 bis 15 Sekunden getätigt wurden. Erst jetzt kann man davon sprechen, dass die Verkehrssituation vollständig erfasst wurde. Bei einer Übernahmezeit von ca. 8 Sekunden fährt das automatisierte Auto mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h jedoch bereits 270 Meter weit und bei 12 Sekunden werden bereits 400 Meter zurückgelegt.

Hinsichtlich des Müdigkeitsverlaufs wurde festgestellt, dass bereits nach einer Stunde Fahrt in einem automatisierten Auto die Probanden als müde eingeschätzt wurden. Bedenklich ist außerdem, dass automatisiert fahrenden Lenker einen höheren Müdigkeitslevel als Lenker eines herkömmlichen Pkw erreichten und zusätzlich das Müdigkeitslevel sogar früher eintrat.<sup>1</sup>

Grundsätzlich benötigt das automatisierte Fahren, egal ob mit Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen, durch die Politik klar definierte rechtliche Rahmenbedingungen (Haftung, Datenschutz, Sicherheit, etc.), welche das ganze Spektrum abdecken. Die Automatisierung im Verkehr, speziell bei Pkw, wird von Seiten der Automobilindustrie immer stärker vorangetrieben. Problematisch könnte das Vorantreiben des automatisierten Fahrens auch für den öffentlichen Personennahverkehr sein, da mit dem persönlichen automatisierten Taxi vor der Haustür die Existenz des ÖPNV in Frage gestellt werden könnte.

---

<sup>1</sup> vgl. Vogelpohl, T., Kühn, M., Hummel, T., Gehlert, T., & Vollrath, M. (2016). Übergabe von hochautomatisiertem Fahren zu manueller Steuerung.

Prinzipiell stellt sich mit der näheren Auseinandersetzung mit diesem Thema ohnehin die Frage, ob die verkehrspolitischen Ziele, wie beispielsweise die Schadstoffreduktion, die Verminderung der Lärmbelastung oder die Verlagerung des Straßenverkehrs hin auf die Schiene bzw. den ÖPNV, mit dem automatisierten Fahren erreicht werden können.

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt die 1. Novelle der Automatisiertes Fahren Verordnung zur Kenntnis, ersucht jedoch um ausreichende Berücksichtigung der angeführten Punkte.

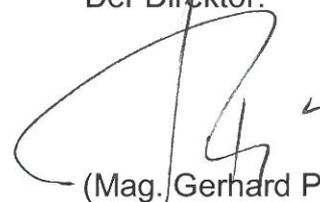
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)