

PRESSEMITTEILUNG

Verkehr / Klima / Mobilität / Infrastruktur / Innovation / Straße

Systemwirkungen automatisierter Mobilität Forschungsergebnisse zum Personenverkehr

FSV-Schriftenreihe Heft Nr. 21

Als Expertenplattform mit über 1400 Verkehrsfachleuten widmet sich die FSV in über 100 Ausschüssen einer Vielzahl von verkehrsbezogenen Themen, von der Planung, dem Bau, dem Betrieb bis zur Instandhaltung von Infrastrukturanlagen und versucht mit Richtlinien und Merkblättern den Stand der Technik fest zu schreiben. Die FSV-Schriftenreihe (ISSN 2072-7615) hat den Zweck aktuelle Themen aus dem Verkehrswesen anzusprechen und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Im Heft Nr. 21 werden aktuelle wissenschaftliche Standpunkte und Entwicklungen zum Thema "Systemwirkungen automatisierter Mobilität" erörtert.

Traditionell veranstaltet die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) zusammen mit wissenschaftlichen Partnern gemeinsam **Tagungen** zu aktuellen Themen. 2016 wurde in Kooperation mit der TU-Graz im Rahmen der Sommerakademie das Thema „Automatisiertes Fahren und Veränderung des Straßenverkehrs“ aufgenommen und 2017 in Kooperation mit der BOKU Wien eine Tagung über „Automatisierte Fahrzeuge und die Konsequenzen für die Planung“ veranstaltet. Die Ergebnisse beider Veranstaltungen wurden nun in Form eines Heftes der FSV-Schriftenreihe Nr. 21 veröffentlicht (www.fsv.at).

Die Österreichische Mobilitäts- und Verkehrsforschung investiert in **aktuelle Themen** der Automatisierung und Digitalisierung namhafte finanzielle Mittel. Deshalb ist es zweckmäßig, Erkenntnisse aus aktuellen Forschungs- und Innovationsprojekten in einer breiten Fachöffentlichkeit zu diskutieren und zusammenzuführen, praxiswirksam zu machen und im Sinne zukünftiger Handlungserfordernisse weiterzudenken. Der so gewonnene Wissenspool zwischen Wissenschaft und Praxis soll eine Grundlage bilden, um zukunftssichere Systemperspektiven für die automatisierte Mobilität zu entwickeln und Handlungserfordernisse in den Bereichen Politik, Forschung und Planung offenzulegen.

Wenn man **technologische Innovationen** nicht als Mittel zum Selbstzweck, sondern als eine potenzielle Möglichkeit ansieht, einen Beitrag zur Erreichung verkehrspolitischer Ziele zu erreichen, so ist es hilfreich, sich möglichst neutraler Begriffe zu bedienen. Es fällt auf, dass nicht nur in der Bezeichnung von Forschungsprojekten der Begriff „Autonomes Fahren“ verwendet wird. Dieser Begriff, im Sinn von autonomen Handeln, ist sehr positiv besetzt und wird vor allem von der automotiven Industrie im Sinne einer Marketingstrategie verwendet. Aus der Sicht des Mobilitätsverhaltens, soll auch in Zukunft der Mensch die Grundsatzentscheidung fällen, ob, wie, wann und womit er mobil sein möchte. Es ist erfreulich festzustellen, dass ein großer Teil der Fach-Community deshalb den Begriff „Autonomes Fahren“ durch „automatisiertes Fahren“ ersetzt hat. Dies erleichtert es, das Thema „Systemwirkungen automatisierter Mobilität“ unvoreingenommen objektiv zu behandeln.

Ein bis heute wenig beachtetes Thema stellt die Analyse der **verkehrspolitischen Konsequenzen** durch automatisiertes Fahren dar. Es stellt sich die Frage, ob und unter welchen Rahmenbedingungen automatisiertes Fahren verträglich mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen gestaltet werden kann. Automatisiertes Fahren stellt eine große Chance für die Inklusion von mobilitätsbeeinträchtigten Bevölkerungsgruppen im Sinne einer selbstbestimmten Mobilität dar. Dazu zählen z.B. Blinde, Personen ohne Führerschein usw. Wichtig ist, dass diese Personen in die Entwicklung von geeigneten automatisierten Fahrzeugen eingebunden werden. Automatisiertes Fahren erhöht auch die Wahlfreiheit und Bequemlichkeit für bestimmte Mobilitätswünsche von Personen mit Führerschein, z.B. Nutzung der Reisezeit zum Arbeiten für Pendler.

Die Entwicklungsdynamik konzentriert sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen der **Technologiefirmen** vorerst auf ökonomisch große Ziele. Diese sind primär der private Pkw-Verkehr mit neuen Absatzhoffnungen und erst in zweiter Linie privat organisierte Mobilitätsdienstleistungen. Die Entwicklung von automatisierten Zu- und Abgangsdiensten für den öffentlichen Verkehr stellen für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs mit Tür-zu-Tür-Bedienung ein wichtiges Ziel dar, um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu stärken. Dafür bedarf es aber eines

Engagements der öffentlichen Hand als Initiator, durch Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen und von Finanzierungsanreize.

Es zeichnet sich eine klare Differenzierung der Entwicklungschancen auf Grund der technologischen Problemstellung für automatisiertes Fahren ab. Die Automatisierungsklasse 3 (Automatisiertes Fahren mit der Erwartung, dass auf Anforderung zum Eingreifen manuell reagiert werden muss, laut Norm SAE J3016¹) wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zum Tragen kommen, da hier die Lösung der Übergabezeit vom automatisierten Modus zur händischen Steuerung nur mit geringen zulässigen Geschwindigkeiten lösbar ist. Die **Automatisierungsklassen** 4 und 5 (Hoch- bis Vollautomatisierung) ist für solche Straßenarten in absehbarer Zeit lösbar, wo nichtmotorisierter Verkehr nicht zugelassen ist, also für Autobahnen und Schnellstraßen. Für den Innerortsbereich, wo alle Arten von Verkehrsteilnehmern vertreten sind, ist eine technische Lösung mit reduzierter Geschwindigkeit in absehbarer Zeit realisierbar. Keine rasche Realisierung ist für die Automatisierungsklassen 4 und 5 in ländlichen Gebieten zu erwarten, wo höhere Geschwindigkeiten als 50 km/h zugelassen sind und alle Verkehrsteilnehmer im Mischverkehr auftreten können.

Derzeit erfolgt die Information über automatisiertes Fahren interessens- und sensationsgetrieben, ohne die breite gesellschaftliche Bedeutung und Folgen dieser Technologie **sachlich zu diskutieren**. Das gilt auch für die Erkenntnisse aus den österreichischen Forschungsprojekten. Die Etablierung einer prozessorientierten unabhängigen Informations- und Diskussionsplattform in Zusammenarbeit mit Medien wäre dazu hilfreich. Die Initiative sollte von der öffentlichen Hand ausgehen. Als Leitprinzip soll gelten, dass jede Technologie nicht mehr als ein Werkzeug darstellt, das im Sinne der gesellschaftlichen Ziele gestaltet werden muss. Der freie Markt ist dafür nicht das geeignete Instrument. Dieser sichert nur eine Optimierung nach individuellen betriebswirtschaftlichen Zielen der Stakeholder, ohne die gesellschaftlichen Ziele der Verkehrspolitik zu berücksichtigen.

Der FSV ist es ein besonderes Anliegen mittels der FSV-Schriftenreihe, **Forschungsergebnisse**, die sich primär mit verkehrsplanerischen Fragestellungen der Verkehrstechnik und Infrastruktur beschäftigen, öffentlich vorzustellen, um eine sachliche Diskussion zu fördern. Fragen der Systemauswirkungen auf die Mobilität, das Verkehrsverhalten, die Verkehrsinfrastruktur und auf Rechtsfragen werden angesprochen.

Am **FSV-Verkehrstag** am 15. September 2020 im Austria Trend Parkhotel Schönbrunn werden unter anderen verkehrsbezogenen Vorträgen auch Systemwirkungen automatisierter Mobilität erörtert (www.verkehrstag.at).

Für Rückfragen steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Österreichische Forschungsgesellschaft
Straße-Schiene-Verkehr (FSV)
Dipl.-Ing. Martin Car
Karlgasse 5
1040 Wien
www.fsv.at
office@fsv.at
Tel.: 01/5855567

¹ SAE (Society of Automotive Engineers) International Standards J3016_201401 „Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems“ (Ausgabe 16. Jänner 2014, zuletzt 15.06.2018 überarbeitet)