

Analyse

WAHLPROGRAMME ZUR BUNDESTAGSWAHL 2017 – AUTONOMES FAHREN, MOBILITÄT UND AUTOMOBILINDUSTRIE

Erstellt im Rahmen der Projekte

I-AT – Interregional Automated Transport
gefördert von Interreg Deutschland-Niederland

**OTS - Optimiertes Transportsystem basierend
auf selbstfahrenden Elektrofahrzeugen**
gefördert im Rahmen des Förderprogramms
„Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMUB)

durch das

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM)

Dennis Nill

dennis.nill@ikem.de

+ 49 (0) 30- 408 18 7017

Magazinstraße 15-16 | D-10179 Berlin

August 2017

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Bundestagswahl 2017	3
2.	Bisherige Politik der Bundesregierung im Bereich automatisiertes/autonomes Fahren.....	6
3.	Analyse der Wahlprogramme	7
3.1.	CDU/CSU: „Für ein Deutschland, in dem wir gut und gerne leben.“	7
3.2.	SPD: „Zeit für mehr Gerechtigkeit.“	8
3.3.	Bündnis 90/Die Grünen: „Zukunft wird aus Mut gemacht“	8
3.4.	FDP: „Denken wir neu.“	9
3.5.	Die Linke: „Sozial. Gerecht. Frieden. Für alle.“	10
3.6.	AfD: „Programm für Deutschland“	10
4.	Zusammenfassung.....	12
4.1.	Nachhaltige Mobilität und ÖPNV	12
4.2.	Automobilindustrie	14
4.3.	Autonomes Fahren	15
5.	Ausblick.....	18
5.1.	Große Koalition (CDU/CSU, SPD).....	18
5.2.	Schwarz-Gelb (CDU/CSU, FDP)	18
5.3.	Schwarz-Grün (CDU/CSU, Grüne).....	18
5.4.	Rot-Rot-Grün (SPD, Grüne, Die Linke).....	19
5.5.	Ampelkoalition (SPD, FDP, Grüne)	19

1. Bundestagswahl 2017

Die Wahl zum 19. Deutschen Bundestag wird am 24. September 2017 stattfinden und die Zusammensetzung des Parlaments für die nächsten vier Jahre bestimmen. Für die Bundestagswahl konnten insgesamt 48 Parteien und politische Vereinigungen Wahlvorschläge in den einzelnen Bundesländern einreichen¹ – hierbei wurden die Landeslisten von insgesamt 34 Parteien zugelassen. Teilweise sind die Parteien jedoch nicht in allen Bundesländern mit Landeslisten vertreten. Auf Basis aktueller Umfragen haben sieben Parteien² eine realistische Chance, in den Bundestag einzuziehen:

- Christlich Demokratische Union Deutschlands (CDU)
- Christlich-Soziale Union in Bayern (CSU)
- Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)
- Die Linke
- Bündnis 90/Die Grünen
- Freie Demokratische Partei (FDP)
- Alternative für Deutschland (AfD)

In den Wochen vor der Wahl werden erwartungsgemäß klassische Wahlkampfthemen wie Arbeit, Wirtschaft und innere Sicherheit diskutiert. Als weiteres großes Thema steht darüber hinaus der Skandal um manipulierte Dieselfahrzeuge und die Kartellvorwürfe gegen mehrere deutsche Autohersteller im Mittelpunkt des medialen Interesses. Entsprechend nimmt der Themenkomplex Mobilität in Verbindung mit Umwelt- und Klimaschutz zumindest im Zeitraum Juli/August eine besondere Rolle im Wahlkampf ein. Ein weiterer Aspekt dieses Themenkomplexes ist das autonome Fahren (zum Begriff siehe Kasten unten), auf das im Folgenden schwerpunktmäßig eingegangen wird.

¹ https://bundeswahlleiter.de/info/presse/mitteilungen/bundestagswahl-2017/05_17_parteien_teilnahme.html

² Die Schwesterparteien CDU und CSU bilden in der Regel eine gemeinsame Fraktion im Deutschen Bundestag.

Begriff: Autonomes Fahren

Auf technischer Ebene hat sich für die Unterscheidung von Fähigkeiten automatisierter Fahrsysteme der internationale Standard SAE J3016³ etabliert. Dieser unterscheidet sechs Automatisierungsgrade, beginnend bei Level 0 („no automation“), also dem klassischen Fahren ohne jegliche Assistenzsysteme. Auf Level 5 der SAE-Klassifikation („full automation“) werden alle Fahrfunktionen in allen durch den Menschen beherrschbaren Situationen vom Fahrzeug übernommen – dennoch wird in diesem Kontext nicht von „autonem Fahren“ gesprochen.

In Deutschland existieren weitere Einteilungen, die zumindest begrifflich darüber hinausgehen. Laut der „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“⁴ der Bundesregierung entspricht „autonomes Fahren“ einer Situation in dem „das System das Fahrzeug vollständig vom Start bis zum Ziel“ übernimmt. Der kleine aber entscheidende Unterschied zum SAE Level 5 ist die Ergänzung „Alle im Fahrzeug befindlichen Personen sind in diesem Fall Passagiere“.

Trotz bestehender Definitionen wird der Begriff „autonomes Fahren“ in der medialen Berichterstattung und Produktankündigungen von Unternehmen jedoch häufig als Sammelbegriff und unabhängig von den Fähigkeiten der jeweiligen Fahrzeuge verwendet. Diese begriffliche Unsicherheit zieht sich auch durch die damit verbundene politische Diskussion.

Das Thema autonomes Fahren bietet aufgrund einer relativ aktiven Politik der Bundesregierung und zahlreicher offener Fragen (siehe folgender Abschnitt) Anknüpfungspunkte für die politische Bearbeitung. Aus Perspektive der politischen Praxis ist in diesem Zusammenhang vor allem relevant, ob und wie die Parteien das bisherige Vorgehen aufgreifen und – mehr aus theoretischer Perspektive – wie die politischen Positionen bestimmte Einführungspfade für autonomes Fahren widerspiegeln (siehe Kasten unten).

Die vorliegende Analyse der Wahlprogramme soll hierauf Antworten geben und bezieht dafür auch die die kontextualen Themen (nachhaltige) Mobilität und Automobilindustrie ein. Im Folgenden wird dargestellt, wie die sieben genannten Parteien hierauf eingehen; welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede es bei den jeweiligen politischen Positionen gibt. Abschließend wird skizziert, wie die Politik möglicher Koalitionen in der kommenden Legislaturperiode auf Basis dieser Wahlprogramme aussehen könnte.

³ https://www.sae.org/misc/pdfs/automated_driving.pdf

⁴ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/broschuere-strategie-automatisiertes-vernetztes-fahren.pdf?__blob=publicationFile

Einführungspfade autonomer Fahrzeuge im Personenverkehr

Von Beiker (2015)⁵ wurden auf Basis bestehender Entwicklungsrichtungen drei Szenarien für die Einführung höhergradig automatisierter Fahrzeuge extrapoliert. Dabei handelt es sich ausdrücklich um eine Prognose und eine idealtypische Systematisierung mit Fokussierung auf den Personenverkehr.



Evolutionärer Einführungspfad:

In diesem Einführungsszenario soll autonomes Fahren durch die kontinuierliche Weiterentwicklung, der Zunahme der Fähigkeiten von Fahrerassistenzsystemen sowie die schrittweise Erhöhung des Automatisierungsgrades erreicht werden. Diese Systeme sollen wie frühere technische Innovationen (z.B. ABS, ESP, Airbags) nach und nach in überall einsetzbare PKW-Serienmodelle integriert werden, sodass über einen längeren Zeitraum der gesamte Fahrzeugbestand automatisiert wird. Dieser Entwicklungspfad setzt auf die Beibehaltung des aktuellen Mobilitätsverhaltens und eine starke Rolle des motorisierten Individualverkehrs. Die wichtigsten Akteure sind die Automobilhersteller (und Zulieferer), welche ihre Marktposition durch innovative und marktfähige Zusatzausrüstungen stärken wollen.



Revolutionärer Einführungspfad:

Autonomes Fahren soll durch Entwicklung vollfunktionsfähiger fahrerloser Fahrzeuge auf Basis von künstlicher Intelligenz und selbstlernenden Systemen in relativ naher Zukunft möglich sein – auch wenn diese zunächst nur in einem begrenzten Gebiet einsetzbar sind. Im Mittelpunkt steht daher zunächst die Fahrzeugentwicklung und später die Ausweitung des Anwendungsbereichs. Es besteht keine eindeutige Präferenz für ein bestimmtes Mobilitätsverhalten: Sowohl individuelle als auch kollektive Mobilität soll in diesem Kontext vereinfacht werden. Dieser Einführungspfad wird den großen internationalen IT-Unternehmen (z.B. Google) zugeschrieben, wobei davon auszugehen ist, dass diese sich weniger als künftige Automobilhersteller positionieren wollen, sondern vielmehr auf neue Märkte für ihre bisherigen digitalen Geschäftsmodelle (z.B. Datenerfassung und -verkauf) setzen.



Transformativer Einführungspfad

In dieser Strategie sollen zunächst Fahrzeuge mit mittlerem Automatisierungsgrad für sehr spezifische Aufgaben (z.B. Parkplatzshuttles) sowie in kontrollierbaren Umgebungen (z.B. abgegrenzte oder vorab definierte Strecken) eingesetzt werden. Von diesem Punkt soll eine parallele und aufeinander abgestimmte Ausweitung des Automatisierungsgrads sowie des Anwendungsbereichs bis hin zu vollständig autonomen Fahrzeugen stattfinden. Dabei steht die Transformation bestehender Mobilitätsformen im Mittelpunkt: Durch die Automatisierung von Fahrzeugen und deren Vernetzung über digitale Systeme soll (kollektive) Mobilität attraktiver gestaltet werden. Hinter diesem Pfad stehen vornehmlich IT-/High-Tech-Startups, die mit neuen On-Demand-Mobilitätsangeboten in den urbanen Mobilitätsmärkten Fuß fassen wollen.

⁵ Beiker, Sven A. (2015): Einführungsszenarien für höhergradig automatisierte Straßenfahrzeuge. In: Maurer, M., Gerdes, J.C., Lenz, B., Winner, H. (Hrsg.): Autonomes Fahren – Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte. Seiten 197-217. Verfügbar unter: <http://www.springer.com/de/book/9783662458532>

2. Bisherige Politik der Bundesregierung im Bereich automatisiertes/autonomes Fahren

In den letzten vier Jahren haben die aktuelle Bundesregierung (CDU/CSU, SPD) und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) der Fahrzeugautomatisierung einige Aufmerksamkeit gewidmet. Dies geschah zum Beispiel mit der im September 2015 vorgestellten „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“⁶, die vorwiegend industriepolitische Ziele formuliert: Deutschland solle sich zum Leitanbieter und Leitmarkt für das automatisierte Fahren entwickeln. Um dies zu ermöglichen, schlägt die Strategie Maßnahmen in den Handlungsfeldern Infrastruktur, Recht, Innovationsförderung, Vernetzung sowie IT-Sicherheit und Datenschutz vor. Zu beachten ist die scharfe Trennung, welche die Strategie zwischen automatisiertem und autonomem Fahren vornimmt. Letzteres wird in dem Papier und den Handlungsempfehlungen nicht weiter adressiert.

Konkrete Umsetzung fand die Strategie der Bundesregierung in verschiedenen Förderprogrammen für die Forschung und Erprobung, Initiativen zum Ausbau der digitalen Infrastruktur. Es gab außerdem Anpassungen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen: Im Mai 2017 wurde das Straßenverkehrsgesetz (StVG) um Regelungen zum automatisierten Fahren (SAE Level 2-4) ergänzt. Die Gesetzesänderung wurde zwar als innovativ gelobt und von verschiedenen Unternehmen und Verbänden der Automobilbranche sowie der Versicherungswirtschaft begrüßt; Kritiker bemängelten aber auch, dass zum Beispiel die Haftung für Fehler des Assistenzsystems weitgehend beim Fahrzeugführer bleibt und auch während der automatisierten Fahrt eine Grundaufmerksamkeit gewährleistet sein muss. Dadurch würde der nächste technologische Schritt zum autonomen Fahren gehemmt.⁷

Als weiterer Meilenstein der zu Ende gehenden Legislaturperiode ist außerdem der Bericht der vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Ethikkommission zum automatisierten und vernetzten Fahren⁸ (Juni 2017) zu sehen. Die Kommission formulierte ethische Regeln für automatisiertes und vernetztes Fahren und Leitlinien für künftige Gesetze in diesem Bereich. Gleichsam wies sie auf offene und nicht eindeutig zu beantwortende Fragen hin, die einer weitergehenden gesellschaftlichen Diskussion bedürfen.

Letztlich ist zu konstatieren, dass die Politik der aktuellen Bundesregierung am ehesten dem, an den Interessen der Automobilindustrie orientierten, evolutionären Entwicklungspfad zuzuordnen ist und keine Strategie für die zeitnahe Verwirklichung wirklichen „autonomen Fahrens“ verfolgt. Für Systeme die ohne einen verantwortlichen menschlichen Fahrer auskommen fehlen bisher vor allem die rechtlichen Rahmenbedingungen – auch weil die Politik vor einem dafür notwendigen Paradigmenwechsel⁹ zurückschreckt. Die folgende Analyse soll auch zeigen, ob die Parteien diesen Umstand in ihren Wahlprogrammen adressieren.

⁶ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/092-dobrindt-strategie-automatisiertes-vernetztes-fahren.html>

⁷ <https://www.golem.de/news/gesetzesentwurf-ein-etikettenschwindel-bremst-das-automatisierte-fahren-aus-1703-126924.html>

⁸ www.bmvi.de/bericht-ethikkommission

⁹ vgl. IKEM-Stellungnahme zur Einrichtung einer Ethik-Kommission zum automatisierten Fahren: http://www.ikem.de/wp-content/uploads/2016/10/IKEM_Stellungnahme_Ethik-Kommission_Automatisiertes-Fahren.pdf

3. Analyse der Wahlprogramme

3.1. CDU/CSU: „Für ein Deutschland, in dem wir gut und gerne leben.“

Das gemeinsame Wahlprogramm¹⁰ von CDU und CSU (Union) wurde am 3. Juli 2017 beschlossen. Darüber hinaus veröffentlichte die CSU ein spezielles Wahlprogramm für Bayern, den „Bayernplan“.¹¹ Die folgende Zusammenstellung umfasst beide Programme.

Bei der Frage nach nachhaltiger Mobilität setzt die Union auf Entscheidungsfreiheit und Verbesserungen des ÖPNV durch die Digitalisierung. So müsse die „individuelle Mobilität genauso verfügbar sein wie die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs oder der Bahn.“ Der ÖPNV soll unter anderem durch größere Pünktlichkeit und die Einführung eines deutschlandweit einheitlichen digitalen Tickets für alle Mobilitätsangebote gestärkt werden. Weitere Impulse für nachhaltige Mobilität ergeben sich laut Wahlprogramm aus der weiteren Förderung der Elektromobilität durch „Umrüstung der Fuhrparks von Behörden, Handwerksbetrieben und Taxiunternehmen, von Bussen und Bahnen“ und dem Aufbau einer „flächendeckenden Lade und Tankinfrastruktur, die alle Regionen für die Elektro- und Wasserstoffmobilität erschließt“. Diese Position entspricht im Wesentlichen den Ergebnissen der Berichte des Beratungsgremiums der Bundesregierung „Nationale Plattform Elektromobilität“ (NPE).¹²

Das Thema Automobilindustrie nimmt eine wichtige Stellung im Unionsprogramm ein. Die Branche soll gestärkt werden um die aktuelle Weltmarktstellung behaupten zu können sowie die Innovationsführerschaft für autonomes Fahren und die Vernetzung des Verkehrs erlangen. Gleichzeitig sollen „Fehler der Vergangenheit [...] korrigiert und für die Zukunft ausgeschlossen werden“. Gemeint sind in diesem Zusammenhang die Abgas-Manipulationen deutscher Hersteller, die zu einem großen Imageverlust bei den Kunden im In- und Ausland geführt haben. Zukünftig solle Deutschland führend in der Produktion alternativer umweltfreundlicher Antriebe werden. Gleichzeitig sollen moderne Dieselfahrzeuge aufgrund ihres geringen CO₂-Austoßes¹³ eine wichtige Option bleiben – Dieselfahrverbote werden abgelehnt.

Die Programme von CDU/CSU sprechen durchgängig vom „autonomen“ Fahren und stellen dieses vornehmlich als Chance zur Stärkung des Wirtschafts- und Innovationsstandorts Deutschland vor. Darüber hinaus wird auf Fortschritte beim Verkehrsfluss, der Verkehrssicherheit sowie der Erschließung ländlicher Räume verwiesen, welche durch autonomes Fahren erreicht werden sollen. Die Programme betonen außerdem, dass die Entwicklung autonomer Fahrzeuge (z.B. durch Testfelder) gefördert und die dafür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen. Enthalten ist auch ein Verweis auf bisherige Aktivitäten zur Schaffung eines Rechtsrahmens für autonomes Fahren. Die Aussage „Wir

¹⁰ <https://www.cdu.de/system/tdf/media/dokumente/170703regierungsprogramm2017.pdf?file=1>

¹¹ http://www.csu.de/common/download/Beschluss_Bayernplan.pdf

¹² http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Wegweiser_Elektromobilitaet_2016_web_bf.pdf

¹³ Diese Aussage ist zumindest kritisch zu hinterfragen. Siehe hierzu die IKEM/FÖS-Studie „Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen“. Abrufbar unter:

http://www.ikem.de/wp-content/uploads/2016/08/FOES_IKEM_Umweltwirkungen-von-Diesel-im-Vergleich-zu-anderen-Kraftstoffen.pdf

haben bereits jetzt die gesetzlichen Voraussetzungen für autonomes Fahren in Deutschland geschaffen“ korrespondiert jedoch nur bedingt mit den Änderungen im StVG, welche lediglich (hoch)automatisiertes Fahren adressieren (s.o.).

3.2. SPD: „Zeit für mehr Gerechtigkeit.“

Das Wahlprogramm der SPD¹⁴ beschloss ein außerordentlicher Parteitag in Dortmund am 25. Juni 2017.

Für die SPD muss Mobilität „bezahlbar und umweltfreundlich sein“. Deshalb soll darauf hingearbeitet werden, Mobilität im Rahmen eines Bündnisses aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger „bis 2050 digital, schadstofffrei, barrierefrei und sicher zu gestalten.“ Dabei solle das Auto eine wichtige Rolle behalten, gleichzeitig durch die Förderung von Elektromobilität und strengen Schadstoff-Grenzwerten jedoch weiterentwickelt werden. Der ÖPNV soll mit Hilfe von Finanzhilfen des Bundes für die Länder attraktiver gestaltet und durch neue Mobilitätsformen ergänzt werden – jedoch nicht zu Lasten der Beschäftigten oder qualitativer und ökologischer Standards.

Die Automobilindustrie wird im SPD-Programm als eine der zentralen Branchen identifiziert: Deutschland solle der Standort der führenden Automobilindustrie bleiben, gleichzeitig aber auf die Entwicklung und die Fertigung von Elektrofahrzeugen sowie der korrespondierenden Batteriezellenfertigung setzen. Nur so könne die gesamte Wertschöpfung des Automobils in Deutschland abgedeckt werden.

Im SPD-Programm „Zeit für mehr Gerechtigkeit.“ wird das Thema autonomes Fahren in den Abschnitten zu Datensicherheit sowie zu bezahlbarer und nachhaltiger Mobilität diskutiert. Das Programm geht dabei sowohl auf „autonomes“ als auch „automatisiertes“ Fahren ein. Letzteres soll insbesondere wegen der erhofften Reduzierung tödlicher Unfälle im Verkehr ermöglicht werden. Für „autonomes“ Fahren seien noch „viele neuartige rechtliche und ethische Fragen“ zu klären. Die SPD schlägt hierfür einen umfassenden Dialogprozess mit Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft in einer „Daten-Ethikkommission“ vor. Darüber hinaus verspricht die SPD, notwendige Infrastruktur für autonomes Fahren („schnelles mobiles Internet an Hauptverkehrsachsen“) aufzubauen.

3.3. Bündnis 90/Die Grünen: „Zukunft wird aus Mut gemacht“

Ein Programmparteitag diskutierte das grüne Wahlprogramm¹⁵ vom 16. bis 18. Juni in Berlin. Der finale Programmtext wurde anschließend am 26. Juni 2017 veröffentlicht.

Beim Thema Mobilität setzen die Grünen auf ein attraktives und integriertes ÖPNV-Angebot in Kombination mit Carsharing, „sicheren Rad- und Fußwegen und mit sauberen Autos“ zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilität bei gleichzeitiger Reduktion des Verkehrsaufkommens. Die Nutzung des ÖPNV soll durch ein deutschlandweit einheitliches digitales Ticket („MobilPass“) vereinfacht werden. Einer ÖPNV-Finanzierung durch Umlagen zur ticketlosen Nutzung stehen die Grünen offen gegenüber –die Hürden hierfür sollen abgebaut und Modellprojekte gefördert werden.

¹⁴ https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Regierungsprogramm/SPD_Regierungsprogramm_BTW_2017_A5_RZ_WEB.pdf

¹⁵ https://www.gruene.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/BUENDNIS_90_DIE_GRUENEN_Bundestagswahlprogramm_2017_barrierefrei.pdf

Laut dem Programm müsse die Automobilbranche wie alle anderen Branchen einen Beitrag zu Klima- und Ressourcenschutz leisten. Der Automobilbranche solle durch klare Rahmenbedingungen („Fahrplan für den Ausbau der Elektromobilität“, „Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor“, ab 2030 nur Zulassungen für emissionsfreie Fahrzeuge) bei der Wahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit geholfen werden. Dies sei langfristig auch eine Strategie zur Wahrung von Wohlstand und Arbeitsplätzen. Zur kurzfristigen Reduzierung der Schadstoffbelastung wird die blaue Plakette sowie ein am Schadstoffausstoß orientiertes Bonus-Malus-System in der KFZ-Steuer gefordert.

Das Programm von Bündnis 90/Die Grünen sieht sowohl Vor- als auch Nachteile autonomer Fahrzeuge: Zusätzlicher Verkehr und die mögliche Verdrängung von Schienenverkehr werden mit Verkehrssicherheit, der Stärkung des ÖPNV durch autonome Busse und der Reduzierung von Lärm und Flächenverbrauch kontrastiert. Besonders betont wird der Wunsch nach einer aktiven Rolle der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe und der Nutzung der neuen Technologien im Sinne einer „ökologischen Automatisierung“, die der gesamten Breite der Gesellschaft zu Gute kommt. Hierzu sollen klare Regeln, etwa für den Datenschutz, geschaffen werden. Die sozialen Sicherungssysteme sollen dem durch die Digitalisierung eingeleiteten Strukturwandel angepasst werden.

3.4. FDP: „Denken wir neu.“

Der FDP-Bundesparteitag beschloss das Wahlprogramm¹⁶ am 30. April 2017.

Die Digitalisierung nimmt im Programm der FDP einen gewichtigen Teil ein – für das Verkehrswesen soll sogar eine „Digitalisierungsoffensive“ gestartet werden, die auch das vollautomatisierte und autonome Fahren umfasst. Dadurch könne der „Verkehr hierzulande [...] wieder auf die Überholspur“ gebracht und gesellschaftliche Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen sowie ländliche Gebiete ermöglicht werden. Bestehende Monopolregelungen dürften dem technologischen Fortschritt und neuen Mobilitätslösungen nicht im Weg stehen.

Das FDP-Programm geht nicht näher auf die Rolle der Automobilindustrie ein, betont jedoch die Bedeutung des Industriestandorts Deutschland und verspricht verbesserte Standortbedingungen.

Mobilität sei Teil der persönlichen Freiheit und außerdem sei jeder Einzelne, die Gesellschaft und die Wirtschaft auf eine moderne Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Hier sieht die FDP derzeit große Defizite, welche unter anderem durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, auch in den schienengebundenen ÖPNV, behoben werden sollen. Zur Freiheit gehöre auch, sich „ohne Gängelei“ für ein Verkehrsmittel zu entscheiden. Staatliche Subventionen werden wegen des damit verbundenen Eingriffs in wirtschaftliche Prozesse abgelehnt – dies umfasst explizit auch Förderprogramme für Elektroautos.

¹⁶ <https://www.fdp.de/sites/default/files/uploads/2017/07/25/20170725-wahlprogramm-wp-2017-v15-online.pdf>

3.5. Die Linke: „Sozial. Gerecht. Frieden. Für alle.“

Das Bundestagswahlprogramm der Partei Die Linke¹⁷ wurde auf dem Parteitag vom 9. bis 11. Juni 2017 in Hannover verabschiedet.

Im Bereich der Mobilität fordert Die Linke eine Veränderung der Verkehrsverhältnisse weg von einer Fokussierung auf Luft- und Straßenverkehr und hin zu mehr Flexibilität, Ökologie sowie physischer und finanzieller Zugänglichkeit. Als Maßnahmen werden das Ende der Kraftstoff-Subventionierung, die strikte Überwachung der Grenzwerte durch eine unabhängige Behörde und die ausschließliche Zulassung von „PKW mit Null CO₂-Emissionen“ ab 2030 genannt. Ebenso werden allgemeine Kaufprämien für Elektroautos kritisch gesehen. Stattdessen solle Elektromobilität im öffentlichen Verkehr sowie für Verkehrsteilnehmer mit hoher Fahrleistung („Handwerker, soziale Dienste, Taxen“) gefördert werden.

Der ÖPNV soll ausgebaut, mit einem einheitlichen Tarifsysteem ausgestattet und mit Hilfe von Bundesmitteln sowie einer Nahverkehrsabgabe für Unternehmen finanziert werden. Dadurch sollen die Kosten für die Nutzung des ÖPNV auch unter der Wahrung von Sozialstandards bei den Verkehrsanbietern generell sinken. Ziel sei der solidarisch finanzierte Nulltarif im ÖPNV für alle. Eine Liberalisierung des Taxibetriebs wird abgelehnt.

Der Automobilindustrie wird im Programm ein großer politischer Einfluss auf Entscheidungen der Bundesregierung im Bereich der Verkehrs- und Umweltpolitik zugemessen. Aus diesem Grund würden wirksame gesetzliche Vorgaben fehlen – mit allen ökologischen und sozialen Konsequenzen. Die aktuelle Krise der Automobilindustrie und die Digitalisierung würden demnach große Herausforderungen für die Zukunft der Industrie in Deutschland darstellen. Diese müssten unter demokratischer Beteiligung und mit dem Sachverstand der Beschäftigten bearbeitet werden.“

Autonomes Fahren wird im Programm der Partei Die Linke nicht explizit erwähnt. Unter der Überschrift „Güterverkehr vermeiden, verlagern, verbessern“ stellt die Partei jedoch klar, dass sie „elektronische Deichseln für Kolonnenfahrten von LKW“¹⁸ – also eine sehr konkrete Form der Verkehrsautomatisierung – ablehnt. Eine weitere Begründung hierfür wird nicht genannt.

3.6. AfD: „Programm für Deutschland“

Das Wahlprogramm der Partei Alternative für Deutschland¹⁹ wurde am 23. April 2017 auf dem Bundesparteitag festgelegt.

Nachhaltige Mobilität ist für die AfD keine Priorität. So lehnt die AfD „eine ideologisch geleitete Verkehrspolitik, die bestimmte Verkehrsmittel bevorzugt oder diskriminiert, z.B. Dieselfahrzeuge,“ ab. Deshalb seien zum Beispiel Umweltzonen abzuschaffen. Der Klimawandel wird grundsätzlich hinterfragt: „Aussagen des Weltklimarats (IPCC), dass Klimaänderungen vorwiegend menschengemacht seien, sind

¹⁷ https://www.die-linke.de/fileadmin/download/wahlen2017/wahlprogramm2017/die_linke_wahlprogramm_2017.pdf

¹⁸ Auch bekannt als Truck-Platooning

¹⁹ https://www.afd.de/wp-content/uploads/sites/111/2017/06/2017-06-01_AfD-Bundestagswahlprogramm_Onlinefassung.pdf

wissenschaftlich nicht gesichert.“ Aus diesem Grund sei auch der Ausbau erneuerbarer Energien sowie Energieeffizienzmaßnahmen zu stoppen, um im Sinne von Bevölkerung und Wirtschaft die Energiepreise und Baukosten zu senken. Förderprogramme für die Elektromobilität werden ebenfalls abgelehnt – die Elektromobilität müsse vielmehr sich wie jede Technik auf marktwirtschaftlicher Basis entwickeln. Im Bereich des ÖPNV setzt sich die AfD für ein gut ausgebautes und aufeinander abgestimmtes Nah- und Fernverkehrsnetz im Schienenverkehr ein.

Autonomes Fahren und die Autoindustrie werden im Wahlprogramm der AfD nicht näher erwähnt. Generell will die AfD zur Stärkung der Wirtschaft den Staat verschlanken und effizienter machen, die Staatsquote senken sowie die wissens-/technologiebasierte Wirtschaft stärken. Letzteres lässt immerhin darauf schließen, dass die Partei einem Fokus der Automobilindustrie auf autonomes Fahren nicht zu kritisch gegenübersteht.

4. Zusammenfassung

4.1. Nachhaltige Mobilität und ÖPNV

Die Themen (nachhaltige) Mobilität und ÖPNV werden von allen Parteiprogrammen zur Bundestagswahl abgedeckt (siehe [Abbildung 1](#))²⁰, jedoch unterscheiden sich die politischen Positionen zum Teil erheblich. Bezogen auf die Aspekte Nachhaltigkeit und Ökologie reicht das Spektrum von der Abkehr der Priorisierung des Luft- und Straßenverkehrs (Die Linke), einer generellen Verkehrsreduzierung (Grüne) und dem angestrebten Ziel einer schadstoff- und emissionsfreien Mobilität (SPD/Grüne/Die Linke) bis hin zur Abschaffung bestehender Umweltschutzmaßnahmen (AfD). In den Programmen von FDP, CDU/CSU und AfD wird nachhaltige Mobilität teilweise als Konflikt zwischen zentraler Steuerung oder gar Bevormunden und individueller Entscheidungsfreiheit dargestellt. Letztere soll, zum Beispiel durch die Beibehaltung des Individualverkehrs als zentraler Mobilitätsoption (CDU/CSU, FDP, SPD), weiterhin erhalten bleiben.

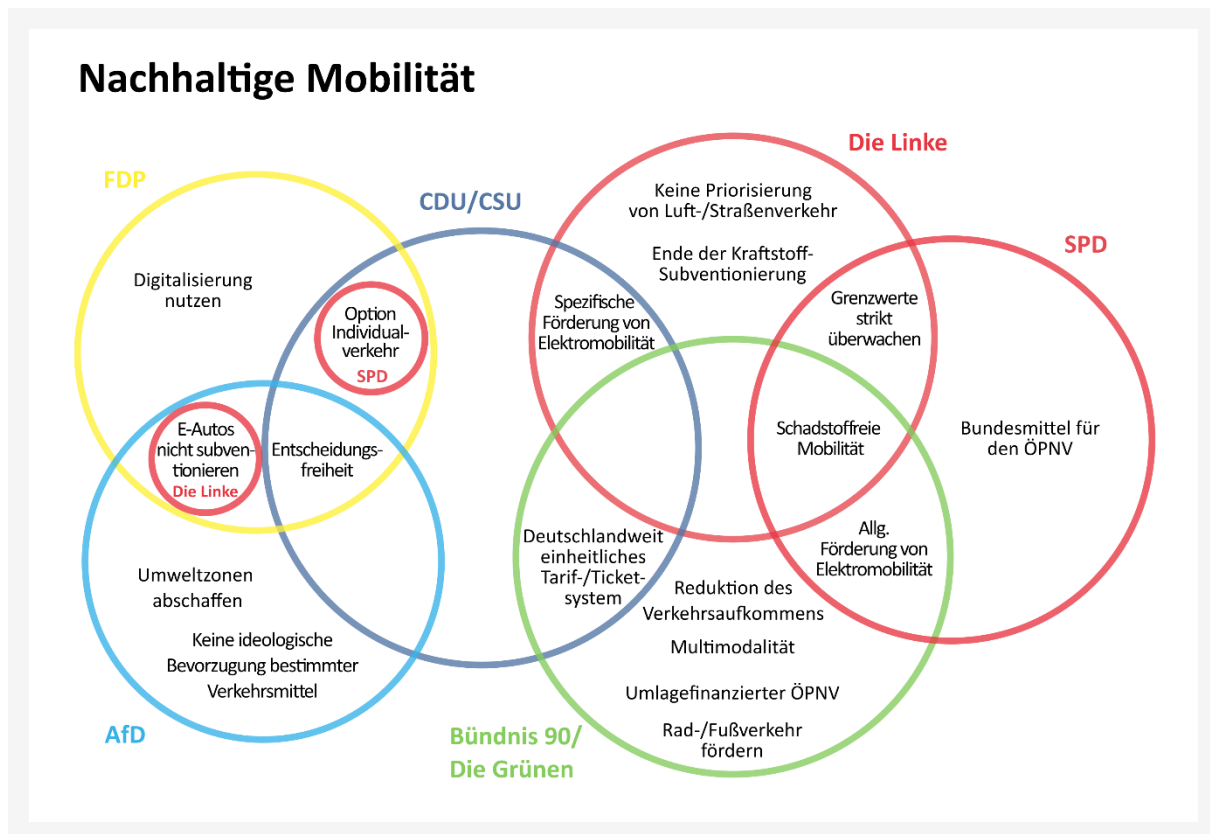


Abbildung 1: Positionen der Parteiprogramme zur Bundestagswahl 2017 zum Themenkomplex "Nachhaltige Mobilität"

Großes politisches Konfliktpotential besteht aufgrund konkreter Umsetzungsproblematiken in Bezug auf die Förderung von Elektromobilität: So sprechen sich gleich drei Parteien gegen die bestehende staatliche

²⁰ Hinweis: In die Grafik wurden nur Positionen einbezogen, die in den oben genannten Wahlprogrammen auftauchen; sonstige Papiere oder Parteiprogramme fanden keine Beachtung. Die Größen der Kreise sind der grafischen Darstellung geschuldet und stellen darüber hinaus keine Wertungen der Parteien oder ihrer Positionen dar.

Subventionierung von Elektroautos über Kaufprämien aus (Die Linke/FDP/AfD); andererseits fordert Die Linke aber auch die spezifische Förderung von Elektromobilität in Branchen mit hoher Verkehrsleistung und öffentlichen Fahrzeugflotten (ebenso CDU/CSU). SPD und Grüne möchten die Elektromobilität als neue Norm für die Antriebsform etablieren und setzen sich entsprechend für eine umfassendere Förderung ein. Auch CDU/CSU versprechen eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität.

Weiterhin sind sich grundsätzlich alle Parteien darüber einig, dass ein öffentlicher Personenverkehr bereitzustellen ist. Durchgängig werden bestimmte Qualitätsmerkmale (z.B. „abgestimmt“, „getaktet“, „zugänglich“, „barrierefrei“, „preiswert“) genannt, welche dieser zu erfüllen habe. Da die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Bundesländern und Kommunen liegt, finden sich darüber hinaus in den Programmen nur wenige konkrete Maßnahmen. Ausnahmen sind die Forderungen, den Bundesländern Bundesmittel zum Ausbau des ÖPNV bereitzustellen (SPD), umlagefinanzierte ÖPNV-Modelle zu testen (Grüne), ein deutschlandweit einheitliches Tarif- und Ticketsystem einzuführen (CDU/CSU, Grüne) sowie die Chancen der Digitalisierung zur Optimierung des ÖPNV zu nutzen (FDP). Darüber hinaus sprechen sich fast alle Parteien – allerdings mit unterschiedlichen Schwerpunkten – für einen allgemeinen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aus.

4.2. Automobilindustrie

In den Wahlprogrammen von CDU/CSU, SPD, den Grünen und der Linken wird der Abgasskandal und die Bedeutung der Automobilbranche für Deutschland ausführlich behandelt. Der Konsens aller Parteien ist, dass diese Branche inklusive der Zulieferer ungeachtet der Probleme mit Treibhausgas- und Schadstoffemissionen elementar für die deutsche Wirtschaft ist. Dementsprechend wird auch in allen Programmen Wert auf eine erfolgreiche Automobilindustrie sowie die damit verbundenen Arbeitsplätze gelegt. Allerdings steht Die Linke insbesondere der Führungsebene der Automobilindustrie kritisch gegenüber. Die Partei fordert, die Beschäftigten abzusichern und sie stärker in die Lösung aktueller und zukünftiger Probleme der Automobilbranche einzubeziehen.

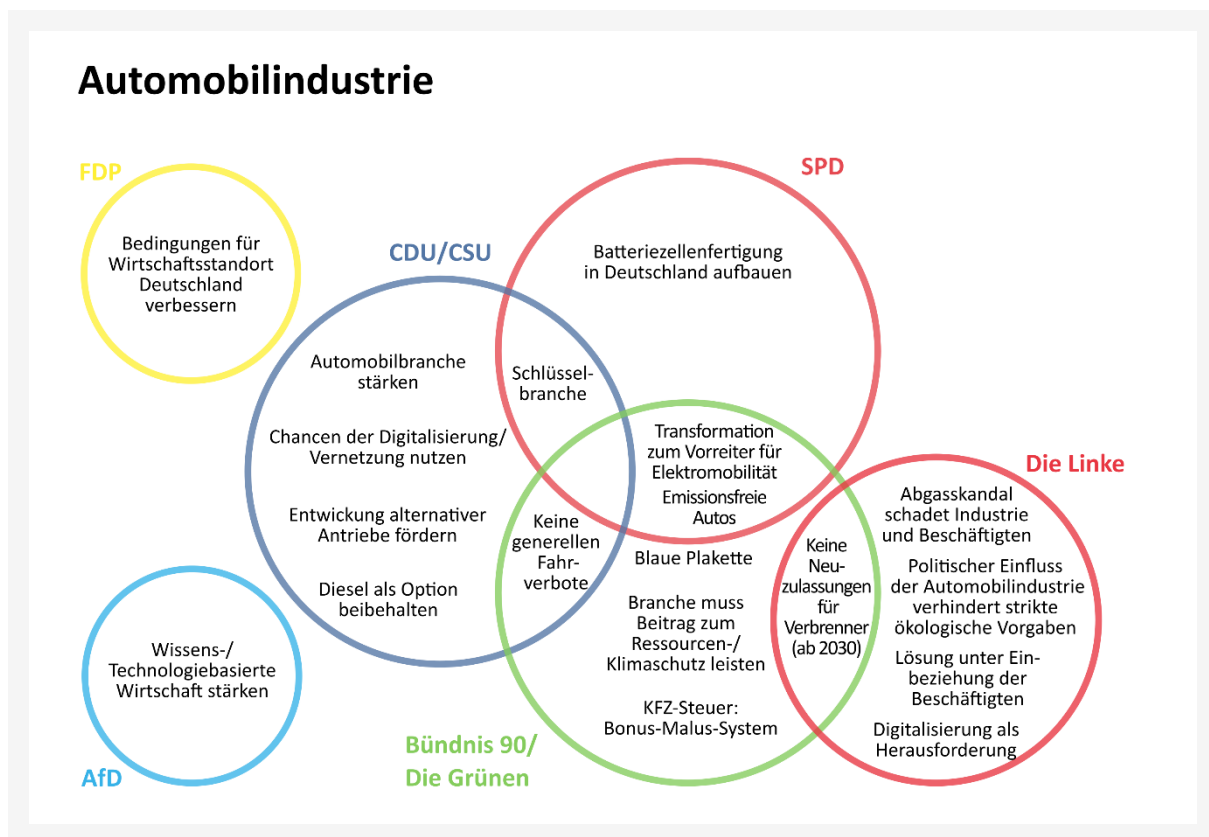


Abbildung 2: Positionen der Parteiprogramme zur Bundestagswahl 2017 zum Themenkomplex "Automobilindustrie"

Uneinigkeit herrscht darüber, wie eine ökologische Transformation der Automobilindustrie gestaltet werden soll: CDU/CSU wollen zwar die Entwicklung alternativer Antriebsformen für Automobile fördern, sehen gleichzeitig jedoch auch den Diesel als umweltfreundliche Option die weiterverfolgt werden soll. Grüne und SPD setzen hingegen auf eine schnellere Abkehr vom Verbrennungsmotor und wollen die Automobilindustrie in Deutschland zum Vorreiter für emissionsfreie Autos und Elektromobilität machen. Hierzu soll etwa eine industrielle Batteriezellenfertigung aufgebaut (SPD) sowie ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden (Grüne, Die Linke). FDP und AfD äußern sich nicht konkret zur Abgasproblematik oder der Automobilbranche, besitzen jedoch beide Programme welche die Bedingungen für (wissens-/technologiebasierte) Unternehmen in Deutschland generell verbessern wollen.

4.3. Autonomes Fahren

CDU/CSU, Bündnis 90/Die Grünen, SPD und FDP und gehen in ihren Wahlprogrammen dezidiert auf das Thema ein, zwischen automatisiertem und autonomen Fahren differenzieren jedoch nur die letzten beiden Parteien. Unabhängig vom Automatisierungsgrad steht jeder dieser Parteien dem Thema dabei grundsätzlich positiv gegenüber. Lediglich die Grünen gehen näher auf die Risiken der Technologie ein. Die Linke befasst sich in ihrem Wahlprogramm nicht ausführlich mit autonomem Fahren, lehnt aber elektronische Deichseln als eine konkrete Umsetzung von Fahrzeugautomatisierung ab. Von der AfD gibt es keine konkrete Einschätzung oder Forderung zu diesem Thema.

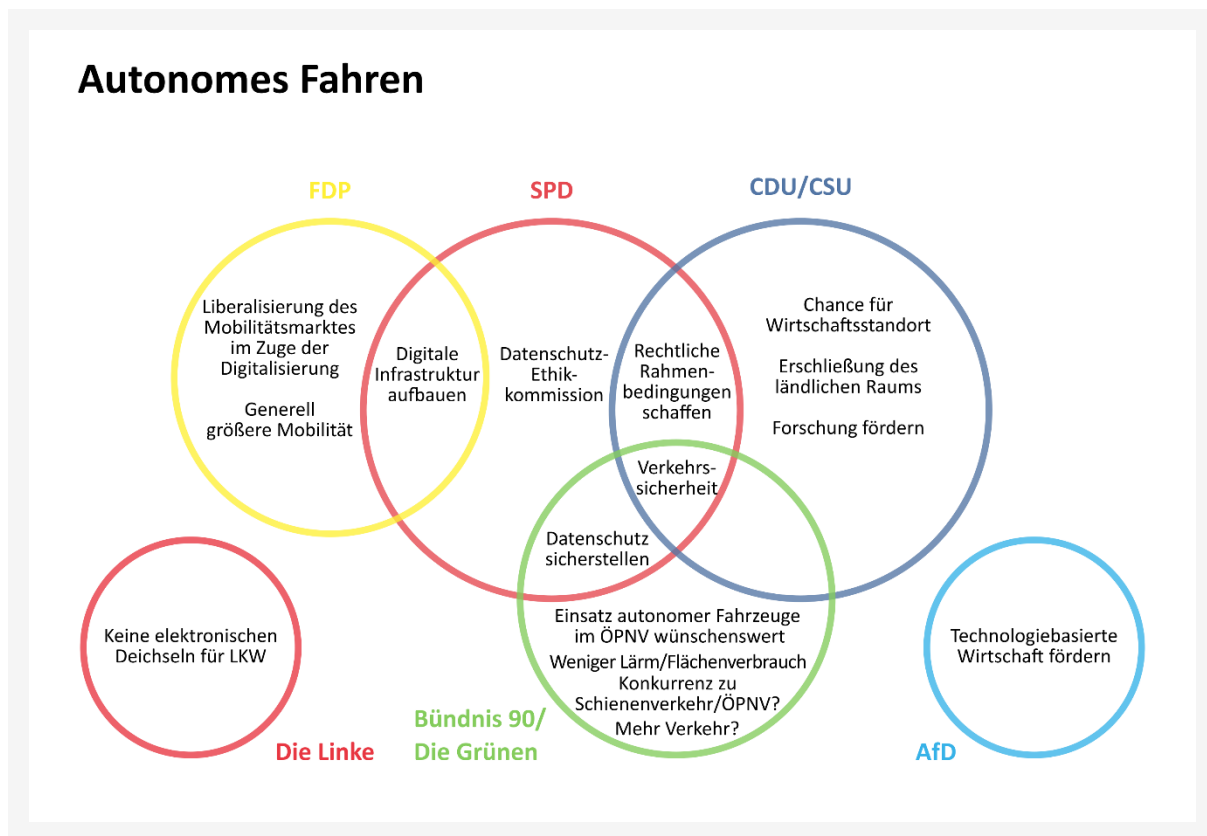


Abbildung 3: Positionen der Parteiprogramme zur Bundestagswahl 2017 zum Themenkomplex "Autonomes Fahren"

Die Parteien behandeln den Themenkomplex inhaltlich in der Regel in Verbindung mit ihrer jeweiligen politischen Perspektive bezüglich nachhaltiger Mobilität sowie der Rolle der Automobilwirtschaft und sie setzen in den Programmen klare Schwerpunkte: Die CDU sieht im autonomen Fahren eine Chance für den Wirtschaftsstandort Deutschland, die SPD stellt das Thema Datenschutz in den Mittelpunkt, die FDP spricht sich für eine generelle Liberalisierung des Mobilitätsmarktes im Zuge der Digitalisierung aus und die Grünen setzen auf eine Nutzung autonomer Busse im ÖPNV.

Die größte Schnittmenge gibt es bei der Hoffnung, durch autonomes Fahren eine höhere Verkehrssicherheit zu erreichen (CDU/CSU/SPD/Grüne). Bei den konkreten Maßnahmen zur Ermöglichung

bzw. Regulierung autonomen Fahrens bestehen ebenfalls programmatische Überschneidungen bei der Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens (CDU/CSU/SPD), dem Aufbau der notwendigen digitalen Infrastruktur (SPD/FDP) sowie der Wahrung des Datenschutzes (SPD/Grüne).

Abgesehen von den genannten Punkten bleiben die Programme aller Parteien beim Thema autonomes Fahren relativ abstrakt und gehen nicht auf die Politik der Bundesregierung, konkrete Gesetze oder Programme ein. Lediglich das Programm von CDU/CSU verweist auf die erfolgten Änderungen im StVG sowie spezielle staatliche Förderprogramme für den Bereich autonomes und vernetztes Fahren. Diese werden als Erfolg dargestellt und sollen weiterentwickelt werden. Da die meisten Wahlprogramme zum Zeitpunkt der Vorstellung des Berichts der Ethikkommission bereits veröffentlicht waren, finden sich hierzu auch keine Stellungnahmen.

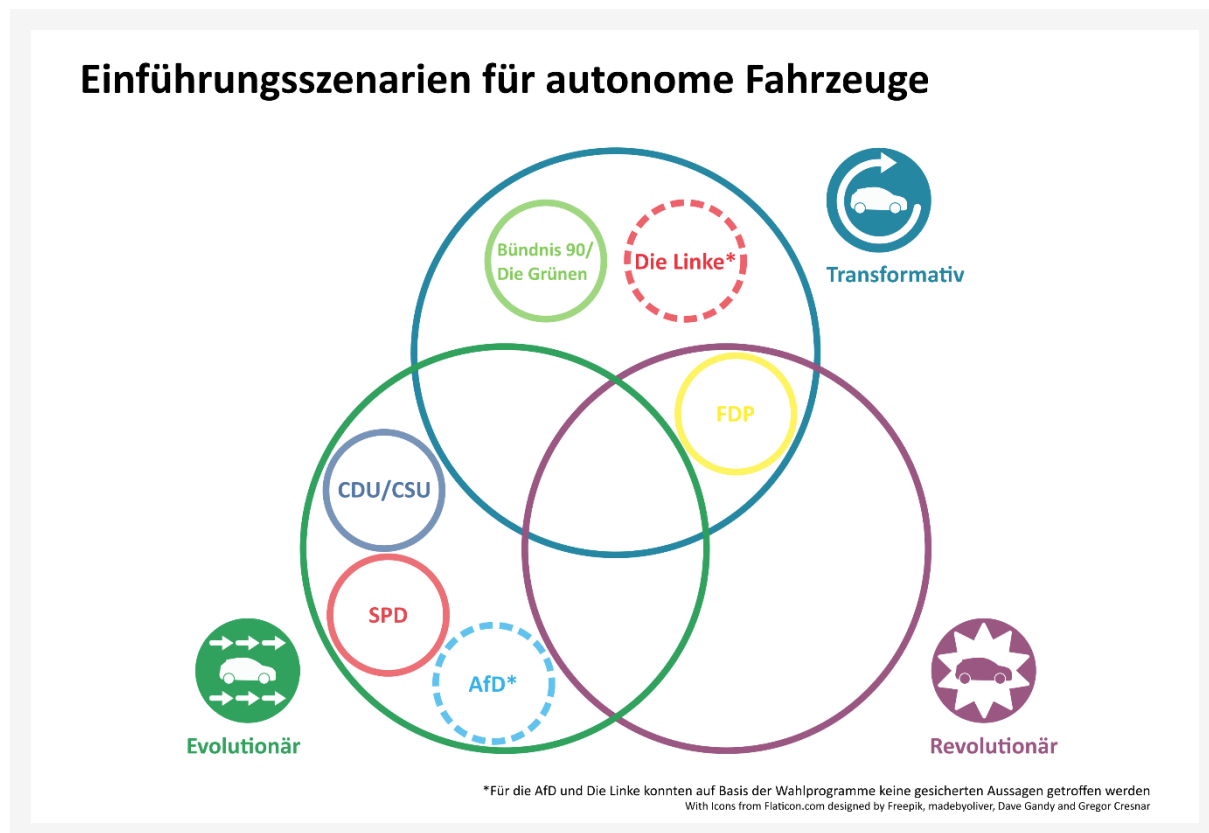


Abbildung 4: Auswertung der Positionen der Parteien zum Thema „Autonomes Fahren“ im Hinblick auf potentielle Einführungsszenarien für autonome Fahrzeuge

Bezogen auf die eingangs dargestellten Einführungspfade für autonomes Fahren gehen die Wahlprogramme in verschiedene Richtungen: CDU und CSU sind dem evolutionären Einführungspfad am nächsten, da sie die deutsche Automobilindustrie in den Mittelpunkt rücken und deren Fähigkeiten im Hinblick auf autonomes Fahren durch Forschungsförderung weiterentwickeln wollen. Auch die SPD tendiert in diese Richtung, wenn sie die technologische Entwicklung durch klare rechtliche Rahmenbedingungen einhegen will. Dies entspricht grundsätzlich der Politik der von ihnen derzeit

unterstützen Bundesregierung. Eine gesicherte Aussage zur AfD ist nicht möglich, aber auch hier lassen die weiteren politischen Positionen eine Nähe zum evolutionären Szenario vermuten. Die FPD setzt hingegen auf die Digitalisierung, die Liberalisierung bestehender Mobilitätsangebote sowie vereinfachte Mobilität durch autonome Fahrzeuge und befindet sich damit am ehesten zwischen revolutionärem und transformativem Szenario. Mit der klaren Fokussierung auf die Rolle autonomer Fahrzeuge im ÖPNV und ihrem ökologischen Anspruch sind die Grünen dem transformativen Szenario mit Schwerpunkt kollektiver Mobilität zuzuordnen. Ebenfalls ungesichert ist die Zuordnung der Partei Die Linke – auf Basis der Aussagen zur nachhaltigen Mobilität ist hier jedoch eine vergleichbare Position wie die der Grünen zu vermuten.

5. Ausblick

Aus den Wahlprogrammen der Parteien zur Bundestagswahl 2017 ergeben sich für die Themen nachhaltige Mobilität und Automobilindustrie zahlreiche unterschiedliche Positionen aber auch Gemeinsamkeiten. Auch wenn die Programme nicht eins zu eins im Koalitionsvertrag umgesetzt werden können fließen die Inhalte in die entsprechenden Verhandlungen ein und können so die Arbeit der Regierung für die nächsten vier Jahre beeinflussen. Wie diese Politik vor dem Hintergrund der Wahlprogramme aussehen könnte, soll im Folgenden kurz für die möglichen Koalitionen²¹ eingeschätzt werden.

5.1. Große Koalition (CDU/CSU, SPD)

Die Fortsetzung der Großen Koalition wäre auch eine Fortsetzung der bisherigen Politik in den drei untersuchten Bereichen: Förderung von Elektromobilität über Kaufprämien, Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Sinne individueller Mobilität und die Unterstützung der deutschen Automobilbranche auf dem Weg zu alternativen Antrieben. Es ist aus der aktuellen Perspektive schwer vorstellbar, dass sich die SPD in einer solchen Koalition mit weitergehenden Forderungen, etwa dem Ziel emissionsfreier Mobilität durchsetzen wird. Für das autonome Fahren ist ebenfalls nicht mit großen Veränderungen zu rechnen; Förderprogramme für die Forschung werden fortgesetzt und gegebenenfalls wird der Rechtsrahmen den weiteren technologischen Entwicklungen angepasst.

5.2. Schwarz-Gelb (CDU/CSU, FDP)

In einer Koalition aus Union und FDP wird das Thema Nachhaltigkeit im Verkehr vermutlich keinen großen Stellenwert besitzen, da beide Parteien stark auf individuelle Mobilität setzen. Die FDP wird versuchen, die Subventionierung von Elektromobilität zu beenden und gleichzeitig auf größere allgemeine Mobilität für Personen und Güter setzen. Die Koalition wird sich auf die Wichtigkeit der Digitalisierung für die Wirtschaft und auch den Verkehrsbereich einigen können und darunter auch das autonome Fahren fassen. Die Regierung wird deshalb voraussichtlich entsprechende Förderprogramme, etwa für die Weiterentwicklung autonomer Systeme oder den Breitbandausbau, auflegen oder ausweiten. Eine Liberalisierung des Mobilitätsmarktes, wie von der FDP angestrebt, kann unter Umständen auch Sympathien bei Teilen der CDU/CSU finden.

5.3. Schwarz-Grün (CDU/CSU, Grüne)

Der große ökologische Anspruch der Grünen wäre in einer Koalition mit der Union eines der Alleinstellungsmerkmale des Juniorpartners und entsprechend im Fokus der politischen Agenda; gleichzeitig liegt darin aber auch ein starkes Konfliktpotential mit Teilen der Union. Aktuell ist zum Beispiel schwer vorstellbar, dass die Union einem Ende der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in der nahen Zukunft zustimmen wird. Hier wird die Union im Zweifel von

²¹ Die Auswahl möglicher Koalitionen erfolgte anhand der Annahme, dass die sieben oben genannten Parteien in den Bundestag einziehen, Umfragewerten vom August 2017 sowie Aussagen der Parteien bezüglich des Ausschlusses bestimmter Parteien als Koalitionspartner.

weitgehenden regulativen Eingriffen mit Bezug zur Automobilindustrie absehen. Projekte zur Verbesserung des ÖPNV wie das deutschlandweit einheitliche Tarif- und Ticketsystem könnten hingegen eher umgesetzt werden. Autonomes Fahren würde in einer Schwarz-Grünen Koalition grundsätzlich als Chance für die deutsche Wirtschaft gesehen. Unter dem Einfluss der Grünen könnten Förderprogramme für ÖPNV-Anbieter zur Erprobung und zum Einsatz der Technologie im öffentlichen Nahverkehr geschaffen werden.

5.4. Rot-Rot-Grün (SPD, Grüne, Die Linke)

Eine Links-Grüne Koalition würde zunächst viele gemeinsame Positionen in Bezug auf nachhaltige Mobilität vorfinden. So etwa das Ziel emissionsfreier Mobilität, das von allen drei Parteien unterstützt wird. Strittig wäre jedoch, wie der Weg dorthin gestaltet werden soll (z.B. über Marktanreize oder staatliche Regulierung) und ob die Politik auch umgesetzt werden kann. Insbesondere der Vorwurf staatlicher Eingriffe in die persönliche Entscheidungsfreiheit könnte Mobilisierungseffekte bei der Opposition nach sich ziehen und Reformen verhindern. Autonomes Fahren würde bei Rot-Rot-Grün voraussichtlich stärker als in anderen Regierungskonstellationen in einem ÖPNV-Kontext und unter den Stichworten Daseinsvorsorge, Verkehrsreduktion und soziale Absicherung von der Digitalisierung gefährdeter Arbeitsplätze diskutiert.

5.5. Ampelkoalition (SPD, FDP, Grüne)

Die verkehrspolitischen Übereinstimmungen zwischen den Parteien in einer möglichen Ampelkoalition sind relativ gering. Entscheidend für die Ausrichtung der Politik wird sein, welche der beiden kleineren Parteien das Verkehrsressort übernimmt. Im Falle der FDP wäre mit stärkeren Liberalisierungstendenzen und einem Fokus auf Digitalisierung zu rechnen; sollten die Grünen den/die Verkehrsminister/in stellen stünde eine ökologische Transformation des Verkehrssektors und der Automobilindustrie im Mittelpunkt. Die SPD tendiert zwar eher zur grünen Position könnte hierbei aber auch beide Ausrichtungen mittragen. Alle drei Parteien sehen das autonome Fahren zwar eher positiv, haben jedoch unterschiedliche Vorstellungen, wie diese Technologie einzusetzen ist; insofern ist die politische Richtung auch hier vom jeweiligen Machtgefüge und den Ressortzuschnitten abhängig.