

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Dr. Petra Sitte,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/5912 –**

Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen und sich daraus ergebende Konsequenzen für Datenschutz und Datensicherheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus zwei Richtungen wird seit einigen Jahren die Entwicklung selbstfahrender Autos oder smart cars auch publizistisch vorangetrieben. Das sind die Automobilindustrie zum einen und die großen IT- und Kommunikationsunternehmen wie Google oder Nokia.

Zum Stand der Entwicklung wird gemeldet, dass Google bereits Fahrzeuge auf der Straße testet und bis zum Jahr 2020 in die Massenproduktion einsteigen will (SPON 26. Januar 2015), dass in Nordrhein-Westfalen und Bayern auf Autobahnen Teststrecken „demnächst“ eingerichtet werden sollen und der *Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur*, Alexander Dobrindt, für September 2015 Eckpunkte für den Einsatz solcher Fahrzeuge im Straßenverkehr vorlegen will. An der Universität Ulm wird schon seit 15 Jahren an den Problemen des autonomen Fahrens gearbeitet und auch hier ist ein Testfahrzeug seit einiger Zeit unterwegs.

Hinter den Kulissen ist offensichtlich schon längst ein harter Konkurrenzkampf der Automobil- und Internetgiganten um die Zukunft des Auto- und Datenmarktes entbrannt. So lässt sich der Bundesverkehrsminister in demselben Artikel, in dem er Teststrecken ankündigt, auf denen Fahrzeuge mit Assistenzsystemen und später auch vollautomatisierte Fahrzeuge fahren können (SPON 26. Januar 2015) auch mit den gegen Google gerichteten Worten zitieren. Die deutsche Autoindustrie wird „auch beim digitalen Auto Weltspitze sein können“ und „wir müssen uns gegen eine Monopolisierung der Daten wappnen. Wir müssen uns eine digitale Souveränität schaffen, unabhängig von Amerika und Asien.“ (ebda.) Diesem Ziel dient der angekündigte Zusammenschluss von Daimler, BMW und Audi zu einer Plattform mit dem Kartendienst von Nokia („Nokia Here“) wohl eher als dem behaupteten Ziel der Datensicherheit (Reuters 23. Juli 2015).

Diesen Erfolgsmeldungen stehen genauso lange Berichte gegenüber, die die Gefahr gehackter Autos bzw. deren Elektronik und jüngst die komplette Übernahme der Steuerung digitalisierter Autos durch Hacker in diversen Experimenten thematisieren (u. a. „Die Angst vor dem Autohack kommt Jahre zu spät“,

sueddeutsche.de, 22. Juli 2015). Datenschützer haben längst die Gefahren erkannt, die in den unvorstellbar großen Datenmengen lauern, die notwendig sind, um einen vernetzten, autonom gesteuerten Autoverkehr alltagstauglich werden zu lassen (Entschließung der 88. Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder am 8. und 9. Oktober 2014). Sie versuchen mit ihrem Beschluss der Tatsache gerecht zu werden, dass der „Beifang“ an Daten für die Unternehmen eine erheblich größere Bedeutung haben wird als die unmittelbar für den Verkehrsfluss anfallenden, scheinbar rein technischen Daten. Dabei handelt es sich um Kommunikationsdaten aller Art, Geodaten, Gesundheitsdaten, Daten über alltägliche Prozesse, Handlungen und Verhalten, um Daten des sozialen und rechtlichen Status jeder Nutzerin und jedes Nutzers. Auch der Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, wendet sich gegen den unkontrollierten Ausbau des Konzepts „smart car“, wenn er im Zusammenhang mit der Einführung von sog. Telematik-Tarifen der Versicherungen vor einer drohenden Totalüberwachung der Autofahrerinnen und Autofahrer warnt („Maas warnt vor Daten-Sammelwut bei intelligenten Auto“, DIE WELT, 13. Juli 2015).

Mit den praktischen Tests selbstfahrender Autos von BMW über Audi und Daimler, Google und anderen findet eine Entwicklung ihren vorläufigen Höhepunkt, die die Autos mit immer mehr digitalen Elementen vollstopft und das Fahren zur Nebensache zu machen droht.

Dramatisch vernachlässigt wurden dabei Fragen der (Daten-)Sicherheit, denn bei den sog. Autohacks handelt es sich nicht mehr nur darum, Daten abzugreifen und zweckentfremdet weiter zu verwenden oder zu kommerzialisieren oder um die Übernahme der Steuerung einzelner Funktionen, sondern eben des kompletten Fahrzeugs und seiner Wege. Das Auto wird zur Waffe gegen Einzelne und den Gesamtverkehr gemacht.

Skepsis und Zweifel sind also angebracht, wenn mit der Behauptung, mehr Verkehrssicherheit und umweltfreundlicheren Autoverkehr erreichen zu können, die Entwicklung der smart cars auch durch staatliche Förderung auf deutscher und europäischer Ebene vorangetrieben wird, wie es exemplarisch im ersten Bericht über die Initiative der Europäischen Kommission „Intelligentes Fahrzeug“ (KOM(2006) 59 endg.) gemacht wird, ohne die umfassenden Sicherheitsprobleme zuvor und systematisch erkannt und soweit möglich ausgeschlossen zu haben.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Soweit in der Kleinen Anfrage der Begriff „Smart Car“ verwendet wird, wird dieser als „Automatisiertes Fahren“ bzw. „Fahrzeug(e) mit automatisierten Fahrfunktionen“ interpretiert.

1. Welche nationalen und europäischen Entwicklungs-, Forschungs- und Förderprogramme existierten und existieren seit dem Jahre 2000 in thematischen Zusammenhang mit „smart car“, und in welcher Gesamthöhe, welchen Laufzeiten, und in welchem Umfang ist die Bundesrepublik Deutschland jeweils beteiligt?

Projekte im Themenfeld Automatisiertes Fahren wurden oder werden vereinzelt im Rahmen der folgenden nationalen Programme gefördert:

- Forschungsprogramm der Bundesregierung „Mobilität und Verkehr“ – Nachhaltigkeit, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit durch intelligenten Verkehr (Jahr 2000 bis 2007),
- Mobilität und Verkehrstechnologie – Das 3. Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung (2008 bis 2014),

- Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien – Fachprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (ab Juni 2015).

Nähere Informationen sind dem Förderportal des Bundes (<http://foerderportal.bund.de>) zu entnehmen.

Im europäischen Bereich wurden oder werden Projekte in folgenden Programmen gefördert:

- 6. EU-Forschungsrahmenprogramm, Teilpriorität 1.6.2 Sustainable Surface Transport (2003 bis 2006),
- 7. EU-Forschungsrahmenprogramm, Teilprogramm Sustainable Surface Transport (2007 bis 2013),
- HORIZONT 2020 (2014 bis 2020).

Im Übrigen wird auf die Anlage zu den Fragen 1 bis 3 und 17 verwiesen.

2. Welche dieser Programme sind als public-private-partnership oder anderweitiges privat-öffentliches Projekt konzipiert, und welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?
3. Welche dieser Programme sind reine staatliche Förderung für privat-unternehmerische Aktivitäten im Bereich und Umfeld „smart car“, und welche Unternehmen kommen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

FuE-Projekte werden auf Zuwendungsbasis gefördert; d. h. meist der überwiegende Teil der zuwendungsfähigen Kosten müssen private Unternehmen als Zuwendungsempfänger selbst tragen.

Im Übrigen wird auf die Anlage zu den Fragen 1 bis 3 und 17 verwiesen.

4. Worin besteht das Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ (SPON 26. Januar 2015) genau, welche Mittel wurden aus welchem Etat dafür eingestellt, wer leitet das Projekt, und welche Fragen und Probleme sollen durch das Projekt beantwortet, erkannt und gelöst werden?

Mit dem Digitalen Testfeld Autobahn (DTA) schafft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Voraussetzungen in einem idealtypischen Umfeld, in einem so genannten „Labor unter Realbedingungen“, innovative Maßnahmen zum vernetzten und automatisierten Fahren und zur intelligenten Infrastruktur zu erproben und weiterzuentwickeln. Das BMVI hat sich gemeinsam mit dem Freistaat Bayern, dem Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) und dem Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e. V. (Bitkom) auf die Errichtung, den Betrieb und die Nutzung des DTA auf der Bundesautobahn A9 verständigt. Die gemeinsame Unterzeichnung der Innovationscharta erfolgte am 4. September 2015 in Berlin.

Eine finanzielle Förderung einzelner Maßnahmen erfolgt dabei je nach Maßnahme aus unterschiedlichen Bundeshaushaltstiteln. Abhängig vom Entwicklungsstand der einzelnen Maßnahmen variieren die Ausgaben.

5. Welche Unternehmen sind mit welchen Aufgaben und Beiträgen in welchem personellen und finanziellen Umfang auf welcher vertraglichen Grundlage in die angekündigten Teststrecken involviert (bitte nach Teststrecke, Unternehmen, Aufgaben und Beiträge, personellen und finanziellen Umfang sowie vertragliche Grundlage aufschlüsseln)?

Das Digitale Testfeld Autobahn ist ein technologieoffenes Angebot an Industrie und Forschung und kann von allen innovationswilligen Interessensgruppen aus Automobilindustrie, Digitalwirtschaft einschließlich IT-Sicherheitswirtschaft und Wissenschaft genutzt werden.

Die Durchführung der einzelnen Maßnahmen mit Bezug zum automatisierten und vernetzten Fahren liegt in der Verantwortung des jeweiligen Unternehmens bzw. der jeweiligen Forschungseinrichtung. Da die Erprobungen im Realverkehr stattfinden und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer oberste Priorität hat, wird die Maßnahmendurchführung vom BMVI koordiniert. Alle Leistungen, die straßeninfrastrukturseitig im Zusammenhang mit dem Testfeld zusätzlich erbracht werden, wurden durch den Freistaat Bayern vergeben. Dem Bund liegen hierzu keine Verträge vor.

6. Aufgrund welcher Berichte von wem und mit welchen Ergebnissen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Einrichtung der Teststrecken beschlossen, und in welcher Form waren welche parlamentarischen Instanzen einbezogen?

Die Einrichtung des DTA erfolgte im Rahmen bestehender gesetzlicher Regelungen; der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wurde am 6. Mai 2015 u. a. über das DTA unterrichtet. Außerdem wurde das Testfeld bei Antworten auf verschiedene Kleine Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/4239, 18/4873 und 18/5929 und die Antwort auf die Schriftliche Frage 35 auf Bundestagsdrucksache 18/4730 thematisiert.

7. In welcher Form und mit welchen Aufgaben ist das Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (BMJV) an Konzeption, Aufbau und Praxis sowie Auswertung der Teststrecken beteiligt, und wo besteht ein Dissens bzw. ein Konsens in der Ressortabstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz?

Für die Konzeption, Aufbau und Praxis sowie Auswertung der Teststrecken ist das BMVI zuständig. Aufgabenfelder des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) sind dabei grundsätzlich nicht berührt.

Generell werden beim automatisierten bzw. autonomen Fahren aber zahlreiche rechtliche und verbraucherpolitische Fragen berührt, die auch in die Zuständigkeit des BMJV fallen. Entscheidungen der Bundesregierung setzen daher eine Abstimmung zwischen den Ressorts voraus.

8. In welcher Form und mit welchen Aufgaben sind welche Instanzen des Datenschutzes an Konzeption, Aufbau und Praxis sowie Auswertung der Teststrecken beteiligt, und wo besteht ein Dissens bzw. Konsens in der Ressortabstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Instanzen des Datenschutzes?

Sofern bei einzelnen Maßnahmen des DTA Belange des Datenschutzes berührt sind, werden die zuständigen Datenschutzbeauftragten beteiligt.

9. Inwieweit waren das BMJV und die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) an der Erarbeitung des Eckpunkte-Papiers des BMVI zum Einsatz von smart cars im Straßenverkehr, welches bis September 2015 vorgelegt werden soll, beteiligt, und wo gab es in der Ressortabstimmung zwischen wem zu welcher Thematik Widersprüche?

Die Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren wurde am 16. September 2015 vom Kabinett beschlossen. Sie wurde mit allen Bundesressorts abgestimmt. Bei der Abstimmung war die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit beteiligt.

10. In welcher Höhe wurden Haushaltsmittel des Bundes in welchen Haushalts-titeln seit dem Jahr 2000 zur Entwicklung des Konzepts „smart car“ mit welchen Ergebnissen eingestellt?

Für die Entwicklung der am 16. September 2015 vom Kabinett beschlossenen Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren sind keine Haushaltsmittel eingestellt worden.

11. Welche rechtlichen Fragen sieht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Entwicklung von smart cars, und in welcher Form arbeitet sie seit wann an deren Lösung?

Zu den rechtlichen Fragen des automatisierten und vernetzten Fahrens wird auf Abschnitt 5.2, zu Fragen des Datenschutzrechts auf Abschnitt 5.5 der am 16. September 2015 durch das Kabinett beschlossenen Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren hingewiesen.

Hinsichtlich der Umsetzung der Strategie und damit der in der Strategie dargestellten Rechtsfragen wird auf ihren Abschnitt 6 verwiesen.

12. Welche deutschen Autohersteller und welche anderen deutschen Unternehmen sind an der Entwicklung einer eigenen Plattform zur Vernetzung und Kommunikation von Daten im Zusammenhang mit smart car beteiligt, welche Wissenschaftler arbeiteten daran mit, und in welcher Form ist die Bundesregierung an diesen Arbeiten beteiligt, bzw. in welcher Form wird sie über den Fortgang der Arbeit informiert (vgl. SPON 26. Januar 2015).

Hinsichtlich der Entwicklung einer Plattform zur Vernetzung und Kommunikation von Daten durch die Automobilhersteller liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Die Fraunhofer Gesellschaft arbeitet im Rahmen ihrer Initiative Industrial Data Space an einer Plattform, die einen neutralen Datenraum für die Industrie schafft. Die Industrie kann u. a. diese Plattform für eigene Mehrwertdienste – z. B. im Bereich der Mobilität – nutzen.

13. Welche Daten lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus dem Bordcomputer eines Autos gewinnen?

Grundsätzlich ist denkbar, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Daten von den in aktuellen Fahrzeugen verbauten Steuergeräten („Bordcomputer“) erfasst wird. Darüber, inwieweit diese Daten im Einzelnen gespeichert werden oder im Anschluss an eine etwaige Speicherung ausgelesen werden oder ausgelesen werden können, liegen der Bundesregierung keine näheren Erkenntnisse vor.

14. Plant die Bundesregierung eine Gesetzgebung, die regelt, welche Daten im Automobil überhaupt erfasst, gespeichert und letztendlich durch den Automobilhersteller bzw. den Kommunikationsdienstleister verarbeitet und weitergereicht werden dürfen bzw. sieht sie diesbezüglich überhaupt Handlungsbedarf?

Wenn ja, wie ist diesbezüglich der Planungsstand, und welche Akteure werden in diesen einbezogen?

Wenn nein, warum nicht?

Im Zusammenhang mit dem automatisierten und vernetzten Fahren prüft die Bundesregierung derzeit zusammen mit der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik unter anderem, welche Daten verarbeitet werden dürfen. Ziel ist es, den notwendigen gesetzgeberischen Handlungsbedarf hinsichtlich des Datenschutzes beim automatisierten und vernetzten Fahren zu identifizieren und gegebenenfalls die notwendigen Maßnahmen anzustoßen und umzusetzen.

15. Plant die Bundesregierung den Forderungen der Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern, die aus dem Papier „Datenschutz kompakt“ des BfDI vom 2. Februar 2015 hervorgehen, nachzukommen und einen sich daran orientierenden datenschutzrechtlichen Rahmen im smart car Bereich zu entwickeln?

Es ist das Ziel der Bundesregierung, bei dem automatisierten und vernetzten Fahren den Schutz des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung allen Betroffenen zu gewährleisten. Die Forderungen der Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern, die aus dem Papier „Datenschutz kompakt“ der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit vom 2. Februar 2015 hervorgehen, stellen in diesem Zusammenhang einige wichtige datenschutzrechtliche Aspekte heraus. Die Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern unterstreichen dabei besonders die Verantwortlichkeit der Automobilindustrie.

16. Welche Autohacks sind der Bundesregierung aus den letzten fünf Jahren bekannt, worin sieht sie jeweils die Hauptprobleme, und welche Lösungen sieht sie bzw. auf welche Weise glaubt sie, die Sicherheit für Daten und den Verkehr herstellen zu können?

Der Bundesregierung ist die Möglichkeit bekannt, dass mittels entsprechender Systeme der Zugang in ein Fahrzeug ermöglicht und die Wegfahrsperre deaktiviert werden kann. Darüber hinaus sind der Bundesregierung die Medienberichte über „Fahrzeughacks“ aus der jüngeren Zeit bekannt.

17. Welche der in den Fragen 1 bis 3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?

Auf die Anlage zu den Fragen 1 bis 3 und 17 wird verwiesen.

18. Auf welche Versicherungen bezog sich der Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, in seinem Gastbeitrag im „Handelsblatt“ vom 13. Juli 2015, als er erörterte, dass immer mehr Kfz-Versicherungen Rabatte anböten, wenn die Versicherten in die digitale Überwachung ihres Fahrverhalten einwilligten, und wie schätzt sie diese Entwicklung vor dem Hintergrund von Freiwilligkeitsaspekten ein?

Der Bundesminister der Justiz und Verbraucherschutz, Heiko Maas, hat eine allgemeine Feststellung über angebotene Versicherungsmodelle getroffen. Die Aussage bezog sich nicht auf bestimmte Versicherungsanbieter. Das BMJV beobachtet die Entwicklung.

Anlage zu Fragen 1 bis 3 und 17 der Kleinen Anfrage 18/5912

Programme im thematischen Zusammenhang mit „smart car“ (automatisiertes und vernetztes Fahren)									
	Frage 1: Gesamthöhe der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Laufzeit der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Umfang der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 2: Als Public-Private-Partnership Projekt konzipiert?	Frage 2: Als anderweitig privat-öffentliches Projekt konzipiert?	Frage 2: Welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?	Frage 3: Welche Programme sind reine staatliche Förderung für privat- unternehmerische Aktivität im Bereich & Umfeld „smart car“?	Frage 3: Welche Unternehmen kommen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?	Frage 17: Welche der in Fragen 1-3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?
Nationale Forschungsprogramme seit dem Jahr 2000									
Forschungsprogramm der Bundesregierung „Mobilität und Verkehr“ – Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit durch intelligenten Verkehr	Automatisiertes Fahren: ca. 19 Mio. Euro (FuE-Projekte AKTIV AS und KONVOI) Vernetztes Fahren: ca. 8,9 Mio. Euro (FuE-Projekt AKTIV VM)	2000-2007	Angaben bei Gesamthöhe	Nicht zutreffend Alle Projekte wurden im Rahmen von Zuwendungen gefördert	Nicht zutreffend	Nationale Automobil- und Zulieferindustrie Aufgaben: - Umfeldfassung - Applikationsentwicklung - Datenfusion - Sensorik und Aktorik - Kommunikations-technologie - Ortung, Navigation, digitale Karten	Nicht zutreffend	Weitere Angaben in dieser Form nicht möglich	Fragen zur Datensicherheit wurden in allen aufgeführten Projekten adressiert, standen im Vergleich zu den technologischen FuE-Fragen jedoch nicht im Vordergrund
Mobilität und Verkehrstechnologie – Das 3. Verkehrsforschungsprogramm der Bundesregierung	ca. 23 Mio. Euro (FuE-Projekte FAMOS, aFAS, UR: BAN KA) Vernetztes Fahren: ca. 55,2 Mio. Euro (FuE-Projekte simTD, CONVERGE, UR: BAN VV,	2008-2014	Angaben bei Gesamthöhe	Nicht zutreffend Alle Projekte werden im Rahmen von Zuwendungen gefördert	Nicht zutreffend	Siehe oben	Nicht zutreffend	Siehe oben	Siehe oben

Anlage zu Fragen 1 bis 3 und 17 der Kleinen Anfrage 18/5912

Programme im thematischen Zusammenhang mit „smart car“ (automatisiertes und vernetztes Fahren)									
	Frage 1: Gesamthöhe der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Laufzeit der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Umfang der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 2: Als Public-Partnership Projekt konzipiert?	Frage 2: Als anderweitig privat-öffentliches Projekt konzipiert?	Frage 2: Welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?	Frage 3: Welche Programme sind reine staatliche Förderung für privat-unternehmerische Aktivität im Bereich & Umfeld „smart car“?	Frage 3: Welche Unternehmen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?	Frage 17: Welche der in Fragen 1-3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?
	KO-FAS)								
BMW-i- Fachprogramm: „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“	Automatisiertes Fahren: ca. 17 Mio. Euro (FuE-Projekt KO-HAF)	Seit 06.2015	Siehe Angaben bei Gesamthöhe	Nicht zutreffend Projekt wird im Rahmen einer Zuwendung gefördert	Nicht zutreffend	Siehe oben	Nicht zutreffend		
Europäische Forschungsprogramme seit dem Jahr 2000									
5. Forschungsrahmenprogramm Teilprogramm GROWTH: Key Action 3 Land Transport and Marine Technologies	131 Mio. EUR Gesamtbudget für Bereich „Straßenverkehr“ (das „intelligente Fahrzeug“ ist hier einer von vielen Förderungsschwerpunkten) Geschätzter Anteil deutscher Akteure: etwa 20%	1998-2002	Angaben bei Gesamthöhe	nein	nein	Nationale u. europäische Automobil- und Zulieferindustrie Aufgaben: - Umfelderfassung - Applikationsentwicklung - Datenfusion - Sensorik und Aktorik - Kommunikationstechnologie - Ortung, Navigation, digitale Karten			

Anlage zu Fragen 1 bis 3 und 17 der Kleinen Anfrage 18/5912

Programme im thematischen Zusammenhang mit „smart car“ (automatisiertes und vernetztes Fahren)									
	Frage 1: Gesamthöhe der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Laufzeit der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Umfang der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 2: Als Public-Private-Partnership Projekt konzipiert?	Frage 2: Als anderweitig privat-öffentliches Projekt konzipiert?	Frage 2: Welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?	Frage 3: Welche Programme sind reine staatliche Förderung für privat-unternehmerische Aktivität im Bereich & Umfeld „smart car“?	Frage 3: Welche Unternehmen kommen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?	Frage 17: Welche der in Fragen 1-3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?
6. EU-Forschungsrahmenprogramm Teilpriorität 1.6.2 Sustainable Surface Transport	circa 55 Mio. EUR Geschätzter Anteil deutscher Akteure: etwa 24%	2003-2006	Angaben bei Gesamthöhe	nein	nein	Nationale u. europäische Automobil- und Zulieferindustrie Aufgaben: - Fahrzeug- und Infrastrukturentwicklung - Applikationsentwicklung - Datenfusion - Sensorik und Aktorik - Kommunikationstechnologie - Ortung, Navigation, digitale Karten			
7. EU-Forschungsrahmenprogramm Sustainable Surface Transport	328 Mio. EUR Gesamtbudget für Bereich „Straßenverkehr“ (das „intelligente Fahrzeug“ ist hier einer von vielen Förder-schwerpunkten) Geschätzter Anteil deutscher Akteure: etwa 18%	2007-2013	Angaben bei Gesamthöhe	Zum Teil: European Green Vehicles Initiative (EGVI)	nein	Nationale u. europäische Automobil- und Zulieferindustrie Aufgaben: - Fahrzeug- und Infrastrukturentwicklung - Applikationsentwicklung - Datenfusion - Sensorik und Aktorik - Kommunikationstechnologie - Ortung, Navigation, digitale Karten			

Anlage zu Fragen 1 bis 3 und 17 der Kleinen Anfrage 18/5912

Programme im thematischen Zusammenhang mit „smart car“ (automatisiertes und vernetztes Fahren)									
	Frage 1: Gesamthöhe der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Laufzeit der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 1: Umfang der Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland	Frage 2: Als Public-Private-Partnership Projekt konzipiert?	Frage 2: Als anderweitig privat-öffentliches Projekt konzipiert?	Frage 2: Welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?	Frage 3: Welche Programme sind reine staatliche Förderung für privat-unternehmerische Aktivität im Bereich & Umfeld „smart car“?	Frage 3: Welche Unternehmen kommen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?	Frage 17: Welche der in Fragen 1-3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?
7. EU-Forschungsrahmenprogramm Priorität Informationstechnologien, Strategic Objective ICT for Transport	88 Mio. EUR (29% vom Gesamtförderbudget in Höhe von 304 Mio. EUR)	2007-2013	Angaben bei Gesamthöhe	nein	nein	Nationale u. europäische Automobil- und Zulieferindustrie, IKT-Unternehmen Aufgaben: - Demonstration/Feldversuche (FOT) von kooperativen Systemen - Entwicklung von Anwendungen für Mobilitätsdienstleistungen - Entwicklung u. Validierung von Fahrerassistenzsystemen (ADAS)			
HORIZONT 2020	Bislang 6,7 Mio. EUR	2014-heute (Programm läuft bis 2020)	Siehe Angaben bei Gesamthöhe	nein	nein	Nationale u. europäische Automobil- und Zulieferindustrie Aufgaben: - Fahrzeugplattform für IVS-Dienstleistungen in Echtzeit - Ortung, Navigation, digitale Karten - Applikationsentwicklung - Datenfusion - Kooperatives Netzwerkmanagement			

