



Aktenzeichen: Pet 1-19-12-9210-022342

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 10.10.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, das autonome Fahren mit 5G zu verbieten.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 166 Mitzeichnenden unterstützt. Außerdem gingen 22 Diskussionsbeiträge ein.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen angeführt, dass das 5G Netz wie jedes andere Netz von außen angreifbar sei. Hackern könne es gelingen, in das System einzudringen und die Kontrolle über die am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeuge zu erlangen. Bei diesen Angriffen von außen sei nicht ausgeschlossen, dass die Hacker Unfälle provozierten und großen Schaden anrichten würden.

Autonom fahrende Kraftfahrzeuge müssten daher völlig eigenständig sein und dürften keine Verbindung in angreifbare Netze aufweisen. Nur so könne ausreichende Sicherheit im Straßenverkehr gewährleistet werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Automatisiertes bzw. autonomes Fahren bedingt nicht zwangsläufig eine digitale Vernetzung mit der Außenwelt, da die notwendige Kommunikation im Straßenverkehr mittels Radar und/oder Sensoren bewältigt werden kann. Trotzdem entwickelt sich auch



hier die Technik weiter, mit der Folge einer zunehmenden Vernetzung (z. B. Kommunikation zwischen den Fahrzeugen) und Digitalisierung der Fahrzeuge (z. B. Fahrzeugkommunikation zu einem externen Server). Diese neuen Kommunikationsmöglichkeiten der Fahrzeuge steigern auch das Risiko von Cyberangriffen.

Der Ausschuss teilt mit, dass die Bundesregierung sich dieser Situation bewusst ist und vor diesem Hintergrund bereits mit der im Jahr 2015 beschlossenen „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ die Themen IT- und Cybersicherheit adressiert hat.

In diesem Zusammenhang prüfen und koordinieren die betroffenen Ressorts Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI), Bundesministerium der Justiz (BMJ) und das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) zusammen mit dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) u. a. auch wichtige Fragen des Datenschutzes sowie der IT- und Cybersicherheit.

In der oben erwähnten Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren wird beim Handlungsfeld IT-Sicherheit u. a. dargelegt, sich auch bei der UN Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) für entsprechende Regularien einsetzen zu wollen.

Ein Resultat dieser Aktivitäten ist die UN-Regelung Nr. 155 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems“. Diese Regelung legt erstmals ein verbindliches und einheitliches System bezüglich der Cybersicherheit von Fahrzeugen der Klasse M (Personenkraftwagen) und N (Nutzfahrzeuge), aber auch für weitere Fahrzeugklassen, wie Anhänger und Krafträder, fest.

Zur Sicherstellung der Cybersicherheit müssen die Hersteller von Fahrzeugen unter anderem ein sogenanntes Cybersicherheitsmanagementsystem (CSMS) umsetzen. Dieses System verfolgt einen systematischen, risikobasierten Ansatz zur Festlegung von organisatorischen Abläufen und Zuständigkeiten beim Umgang mit Risiken im



Zusammenhang mit Cyberbedrohungen für Fahrzeuge und beim Schutz von Fahrzeugen vor Cyberangriffen.

Ergänzend dazu muss der Fahrzeughersteller die kritischen Elemente der elektrisch elektronischen Architektur seiner Fahrzeuge ermitteln, eine Risikobewertung durchführen und mit den ermittelten Risiken angemessen umgehen bzw. sie bewältigen. Bei der Risikobewertung sind die einzelnen Elemente des Fahrzeugtyps und ihre Wechselwirkung zu berücksichtigen.

Zusammenfassend stellt der Ausschuss fest, dass die Herausforderung, im Rahmen des autonomen bzw. automatisierten Fahrens ein angemessenes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, von den verschiedenen zuständigen Stellen bereits erkannt und ausreichend gewürdigt wird. Ein grundsätzliches Verbot des autonomen Fahrens mit 5G kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.