

Stadträtin Heiß verschweigt der BVV die ganze Wahrheit

Nach unserem Newsletter vom 28.11.2018 über den autonom fahrenden Kleinbus auf dem EUREF-Campus, haben wir zahlreiche Zuschriften über weitere Glanzleistungen der Verkehrsstadträtin der Grünen Christiane Heiß erhalten. Beschäftigen wir uns aber noch einmal mit der Frage, warum der Elektro-Kleinbus nicht vom EUREF-Campus zum nahe gelegenen Bahnhof Südkreuz fahren darf.



Das ist die Torgauer Straße ab dem Haupteingang vom EUREF-Campus. Für Fahrzeuge ist die Straße gesperrt, was Motorradfahrer nicht abhält. Die Straße führt geradewegs zum Bahnhof Südkreuz. Eine ideale Teststrecke für die Erprobung des autonom fahrenden Kleinbusses.



Um dieses Fahrzeug geht es, das bequem auf der Torgauer Straße problemlos bis zum Bahnhof Südkreuz fahren könnte, wenn in Tempelhof-Schöneberg nicht Christiane Heiß für den Verkehr zuständig wäre und dieses grüne Verkehrskonzept verhindern würde.

Der SPD-Bezirksverordnete Lars Rauchfuß wollte schon im März dieses Jahres von Frau Heiß wissen,

wieso es, anders als in Bad Birnbach, in Tempelhof-Schöneberg nicht möglich ist, das am EUREF-Campus erprobte Modell autonomen Fahrens zwischen EUREF-Campus und S-Bahnhof Südkreuz in Verkehr zu bringen?

„Die Erprobung eines fahrerlosen Fahrzeugs in öffentlichen Straßenland verstößt so eindeutig, wie man es überhaupt nur sagen kann gegen Artikel 8 des Wiener Übereinkommens zum Straßenverkehr von 1968, der immer einen Fahrer vorsieht.“, antwortete die Stadträtin. Nebenbei gesagt, befindet sich natürlich in der Testphase immer jemand an Bord, der eingreifen kann. Sozusagen kontrolliertes autonomes Fahren. „Hier müsste“, so Heiß, „um zeitnah einen Test in öffentlichem Straßenland zu ermöglichen, eine Ausnahmegenehmigung für einen klar begrenzten Bereich gegeben werden.“ Warum erteilt sie diese Ausnahmegenehmigung nicht?

In der Antwort auf die Frage des SPD-Bezirksverordneten verliert sich Heiß in endlosen Argumenten zur Verhinderung des Projektes. Kernpunkt scheint aber der erwähnte Artikel 8 des Wiener Übereinkommens zu sein, der der Umsetzung im Wege steht. Frau Heiß hätte vor Beantwortung der Frage einfach mal einen Blick ins Internet werfen müssen. Dann wäre sie auf folgenden Wikipedia-Eintrag gestoßen:

„Ende März 2014 haben die Vereinten Nationen (UN) das Abkommen überarbeitet – nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten. Die deutsche Bundesregierung hat dem Gesetz zur Änderung des Wiener Übereinkommens am 29. September 2016 zugestimmt. Durch die Änderung des Wiener Übereinkommens wird Rechtssicherheit hinsichtlich bereits im Verkehr befindlicher Assistenz- bzw. automatisierter Systeme wie den Abstandsregeltempomat hergestellt und die weitere Entwicklung automatisierter Fahrsysteme unterstützt. Der Fahrer trägt weiter die Verantwortung und muss das System überwachen.“

golem.de schreibt: „Die Änderung macht den Weg für neue Automatisierungsstufen von Fahrzeugen frei. Nach Einschätzung von Experten erlaubt das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr künftig hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge. Letzteres bedeutet laut Definition der deutschen Autoindustrie: „Das System kann im spezifischen Anwendungsfall alle Situationen automatisch bewältigen.“ Die Antwort von Frau Heiß „verstößt so eindeutig, wie man es überhaupt nur sagen kann“ gegen die aktuelle Rechtslage.

Ed Koch (auch Fotos)