

Call for Papers:

## **Automatisiertes Fahren: Fluch oder Segen für nachhaltige Mobilität?**

Heft 2/2018 der Zeitschrift für Technikfolgenabschätzung in Theorie und Praxis (TATuP) erscheint im Juli 2018 mit dem von Torsten Fleischer und Jens Schippl herausgegebenen Schwerpunktthema „Automatisiertes Fahren“.

Mobilitätsysteme mit den entsprechenden Infrastrukturen gehören zu den entscheidenden Faktoren für die Lebensqualität und wirtschaftliche Entwicklung in modernen Gesellschaften. Technische Entwicklungen und ihre Folgen, aber auch organisationale oder soziale Innovationen oder Planungen sind von entsprechend großem gesellschaftlichem Interesse und somit auch immer Gegenstand von TA, Foresight und verwandten Aktivitäten gewesen. Über viele Jahrzehnte gab es teilweise sehr kontroverse Debatten darüber, wie zukünftige Mobilität aussehen wird (und aussehen sollte), welche Folgen damit verbunden sein könn(t)en und wie diese Folgen zu bewerten seien. Spätestens seit den 1970er-Jahren wurde in Deutschland und in anderen Ländern das Paradigma der autogerechten Planung ersetzt oder zumindest ergänzt (auch darüber lässt sich sicherlich streiten) durch umweltorientiertere Planungsansätze, die auch andere Verkehrsträger wie Öffentlicher Nahverkehr und Fahrrad stärker in den Blick nehmen. Seit einigen Jahrzehnten ist das Konzept „nachhaltiger Entwicklung“ aus Verkehrsentwicklungsplänen deutscher Städte nicht mehr wegzudenken – auch wenn es oft sehr unterschiedliche Vorstellungen dazu gibt, wie genau ein nachhaltiges Verkehrssystem aussehen soll und wie dieses erreicht werden kann.

Auf der technischen Seite kommt neben saubereren Antriebstechnologien den Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechniken spätestens seit den 1990er-Jahren eine große - und weiter wachsende - Bedeutung zu. Unter Stichworten wie Verkehrstelematik oder „Intelligent Transport Systems“ wurden viele Ansätze entwickelt und umgesetzt, um Abläufe im Verkehrssystem zu optimieren und auch nachhaltiger zu machen. In den letzten Jahren ist die Automatisierung von Fahraufgaben in Straßenfahrzeugen, das sog. automatisierte oder gar „autonome“ Fahren, zu den technischen Optionen hinzugetreten. In kurzer Zeit hat es sich zu einem Top-Thema in Industrie, Politik, Wissenschaft und Medien entwickelt, ohne allerdings schon ausführlicher in verkehrspolitischen Strategien eingebettet worden zu sein. Beispielsweise findet man den Begriff in dem breit angelegten White Paper der Europäischen Union von 2011 ebenso wenig wie in den aktuellen Verkehrsentwicklungsplänen fast aller deutschen Städte.

Es bleibt sicherlich noch einige Zeit strittig, ob eines der Ziele des automatisierten Fahrens, die breite Einsetzbarkeit fahrerloser Fahrzeuge im Individual- wie im öffentlichen Personenverkehr, bereits in wenigen Jahren Realität sein wird oder ob man bis dahin eher noch in Jahrzehnten rechnen muss. Viele Experten gehen aber davon aus, dass sich automatisiertes Fahren rasant weiter entwickeln wird und vollautomatisierte oder gar fahrerlose Fahrzeuge irgendwann zum verkehrlichen Alltag gehören werden. Einigkeit besteht zudem darin, dass diese Entwicklung mit erheblichen Konsequenzen für Verkehrssystem, Mobilitätsmuster, Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt einhergehen wird (und natürlich auch, dass man sich hier riesige neue Märkte verspricht).

Um diese Aspekte soll es im geplanten TATuP-Thema gehen. Kernfragen sind:

- Wie verändert sich unter einer angenommenen Verfügbarkeit vollautomatisierter (SAE Level 4) oder fahrerloser (Level 5) Fahrzeuge unsere zukünftige Mobilität? Und welche weiteren Wirkungen könnten damit verbunden sein?
- Wie verhalten sich diese Wirkungen zu Konzepten einer nachhaltigen Entwicklung des Mobilitätssystems? Oder welche Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung werden in besonderer Weise adressiert?

Wir laden Beiträge ein, die diese Fragen verfolgen. Dabei muss (und kann) es in den Einzelbeiträgen nicht jeweils um eine vollständige Bearbeitung der obigen Fragestellung gehen. Interessant sind Wissens Elemente aus unterschiedlichen Forschungsrichtungen, die zur Beantwortung von Teilen/Elementen dieser Fragestellungen neue Einsichten und Perspektiven liefern.

Vorstellbar sind unter anderem Beiträge zu:

- Empirische und/oder konzeptionelle Untersuchungen zu Voraussetzungen und möglichen Entwicklungslinien von Automatisiertem Fahren. Welche Geschäftsmodelle können sich aus welchen Gründen entwickeln, welche Akteure verfolgen welche Interessen und Strategien? Ebenso sind Arbeiten zu Nutzererwartungen an Autonomes Fahren (AF) willkommen.
- Ansätze, die mögliche Folgen von AF-Entwicklungen für die zukünftige Mobilität aufzeigen und bewerten. Hier sind unterschiedliche Zugänge denkbar. Ethische, ökonomische, ökologische, geographische, soziale Aspekte können zu Entwicklungen im Bereich AF und/oder zu deren Bewertung im Hinblick auf eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung von Bedeutung sein. Ebenso kann die Rolle sicherheitskritischer Aspekte bei Vorbehalten oder Vertrauensäußerungen in der Gesellschaft im Vordergrund stehen.
- Ansätze, die Hinweise für eine Governance oder auch Regulierung von AF geben können. Auch hier kann die Frage relevant werden, wie sich automatisierte Mobilität mit Zielen einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung in Einklang bringen lässt.

## Termine

01.12.2017	Einreichung von aussagekräftigen Abstracts (maximal 2.000 Zeichen)
07.01.2018	positiver oder negativer Bescheid an die AutorInnen für die Einreichung von Manuskripten
09.03.2018	späteste Einreichung der Manuskripte (max. 28.000 Zeichen inkl. Leerzeichen)
18.04.2018	Rückmeldung an AutorInnen über Ergebnisse der Begutachtung
18.05.2018	späteste Abgabe der überarbeiteten Manuskripte durch AutorInnen
Juli 2018	Publikation von Heft 2/2018 der TATuP

Bitte reichen Sie Ihr Abstract per E-Mail ein an [redaktion@tatup.de](mailto:redaktion@tatup.de)

Veröffentlicht: Karlsruhe, 07.11.2017