



# Zukunft der individuellen Mobilität durch Automatisierung des Fahrens und durch die Ausgestaltung der „Digitalen Straße“

Positionspapier der AG Verkehr und digitale Infrastruktur

Beschluss der CDU/CSU-Fraktion im  
Deutschen Bundestag vom 24. März 2015

Die Zukunft der Mobilität für die Digitale Gesellschaft hat bereits begonnen.

Der digitale Wandel ist im Begriff, nicht nur das Automobil von morgen zu revolutionieren, sondern auch das Mobilitätsverhalten jedes Einzelnen. Das „Auto“-Mobil entwickelt sich zu dem, was seit Beginn in seinem Namen steckt: zu einem „selbst“-fahrenden Gefährt. Das Internet findet Einzug in die Fahrzeuge, so dass einer umfassenden Vernetzung grundsätzlich nichts entgegensteht. Für den Automobilstandort Deutschland bietet die digitale Revolution enorme Chancen – wenn die notwendigen Maßnahmen entschlossen ergriffen werden, um in Deutschland wie in den vergangenen mehr als 125 Jahren Autos und Nutzfahrzeuge der technologischen Spitzenklasse zu fertigen. Ziel ist es, bei Produktion und Betrieb des Autos von morgen die gesamte Wertschöpfungskette einschließlich neuer Bereiche in Deutschland abzubilden und die technologische Vorreiterrolle bei der Herstellung von Kernkomponenten des Autos auszubauen.

Die Entwicklung erfolgt dabei schrittweise von Fahrassistenzsystemen hin zu Funktionen, die Automatisiertes Fahren ermöglichen (Teil-, Hoch- und Vollautomatisierung). Damit das fahrerlose – autonome – Fahrzeug auf den Straßen unterwegs sein wird, bedarf es noch erheblicher technologischer Entwicklungen und Rechtsanpassungen. Allerdings machen moderne Assistenzsysteme das Fahren bereits heute sicherer und bequemer. So ist die Anzahl der Verkehrstoten schon seit Jahren rückläufig. Der Fahrer ist Risikofaktor Nummer eins im Straßenverkehr. 90 Prozent aller Unfälle gehen auf Fahrfehler zurück. Durch intelligente Fahrerassistenzsysteme (z.B. Notbremsassistent, Toter-Winkel-Assistent, Spurhalte- und Spurwechselassistent) konnte die Verkehrssicherheit bedeutend erhöht werden.

Intelligente und vernetzte Fahrzeuge können helfen, Staus zu vermeiden – und nicht nur dadurch deutlich Kraftstoff und damit CO<sub>2</sub> einsparen. Denn Stau wird unter anderem durch ungleichmäßiges Fahrverhalten verursacht. Außerdem lässt sich die vorhandene Infrastruktur durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses weitaus effizienter nutzen. Gerade in Städten könnte die Parkplatzsuche der Vergangenheit angehören. Neuste Studien belegen, dass der Zeitaufwand für die Parkplatzsuche in Deutschland bei insgesamt 560 Mio. Std./Jahr liegt.

Mit den zunehmenden Herausforderungen einer kleiner und älter werdenden Gesellschaft wird Deutschland in besonderem Maße von den Möglichkeiten des Automatisierten Fahrens profitieren. Besonders für ältere mobilitätseingeschränkte Personen im ländlichen Raum bieten automatisierte

Fahrzeuge große Chancen. Damit kann das Automatisierte Fahren einen wertvollen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität ländlicher Regionen und der Lebensqualität für die ältere Generation leisten.

Der Mensch am Steuer wird nach Schätzungen von Experten frühestens in 15 Jahren vom Computer abgelöst werden. Wenn am Ende Autos zu „Smart Cars“ werden und durch sichere Vernetzung mit anderen Verkehrsteilnehmern und der Umgebung kommunizieren („Car2X“ z.B. in Form von „Car2Car“ und „Car2Infrastructure“), kann das Potential des Automatisierten Fahrens voll ausgeschöpft werden. Ressourcenschonung von Investitionsmitteln und Infrastrukturabnutzung, Schutz von Umwelt und Klima sowie vor allem deutlich weniger Verkehrstote und Verletzte im Straßenverkehr sind unmittelbare Vorteile des vollvernetzten Fahrzeugs. Hinzu kommen positive Auswirkungen beim Lärmschutz und eine nicht zu vernachlässigende psychologische Wirkung, da der Fahrer sich durch Funktionen, die ihn frühzeitig vor verschiedensten Gefahrenpotentialen warnen, erheblich sicherer fühlt. Ein wesentlicher Vorteil von Automatisierten Fahrfunktionen ist die Entlastung des Fahrers bei über- und unterfordernden Aufgaben (Stau und Autobahnszenarien).

Auch durch das „Internet der Dinge“ ergeben sich für die Zukunft der individuellen Mobilität viele neue Möglichkeiten. Bei einer umfassenden Vernetzung und Automatisierung der Fahrzeuge überlässt der Fahrer z.B. im Stau oder bei Müdigkeit viele Funktionen dem Auto oder nutzt digitale Unterhaltungsangebote während der Fahrt.

Nicht zu unterschätzen ist der volkswirtschaftliche Nutzen, der durch Automatisiertes Fahren gewonnen werden kann: Jährlich können bis zu 6,5 Milliarden Euro der volkswirtschaftlichen Kosten allein von Straßenverkehrsunfällen vermieden werden. Deutsche Autofahrer verschleudern im Stau jährlich knapp 1,2 Milliarden Liter Kraftstoff. Die Kosten, die der Wirtschaft jedes Jahr durch Staus entstehen, belaufen sich auf etwa 8 Milliarden Euro.

Eine Vorreiterrolle Deutschlands beim Automatisierten Fahren ist auch aus industriepolitischen Erwägungen wünschenswert: Die Umsätze rund um das vernetzte Auto sollen sich schließlich von weltweit derzeit etwa 30 Milliarden Euro auf 170 Milliarden Euro bis 2020 vervielfachen. Um an diesem Wachstum in großem Umfang teilzuhaben und ihm seinen Stempel aufzudrücken, wird sich der Automobilstandort Deutschland weiterentwickeln müssen. Unser Ziel ist es, wesentliche Teile der Wertschöpfungskette in Deutschland zu halten und auszubauen, um hochqualifizierte Arbeitsplätze zu sichern.

Mit der Digitalen Agenda will die Bundesregierung die Straßenverkehrssicherheit und die Straßenverkehrseffizienz mit intelligenten Verkehrssystemen und Automatisiertem Fahren entscheidend verbessern. Die Bundesregierung bearbeitet das Thema der Digitalisierung und Automatisierung des Autos von morgen in verschiedenen Foren: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen Runden Tisch Automatisiertes Fahren einberufen, der durch die Expertenplattform „Cars & Data“ ergänzt wird. Der Nationale IT-Gipfel verfolgt mit der Arbeitsgruppe „Digitale Netze und Mobilität“ das Ziel, den Entwicklungsprozess eines digitalen Deutschlands durch Expertise und mit konkreten Empfehlungen zu fördern und zu unterstützen. Es wird begrüßt, dass das Bundesministerium für Bildung und Forschung im neuen Forschungsrahmenprogramm der Bundesregierung „Selbstbestimmt und sicher in der digitalen Welt“ Fragen der IT-Sicherheit im Anwendungsfeld „Verkehr und Logistik“ aufgreift. Im Fokus stehen dabei die Absicherung der im Fahrzeug eingesetzten IKT-Systeme gegen Cyberangriffe sowie Fragen zur Privatheit der persönlichen Daten der Fahrzeugnutzer. Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD setzt „mit dem Konzept „Straße des 21. Jahrhunderts“ auf eine intelligente Verkehrsinfrastruktur sowie den verstärkten Einsatz von Verkehrstelematik und modernsten Informations- und Kommunikationssystemen“.

An die vorgenannten Initiativen knüpft das vorliegende Positionspapier der CDU/CSU-Bundestagsfraktion an.

## **1. Rechtliche Rahmenbedingungen**

Nach dem bisherigen Grundsatz des „Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr“ von 1968 musste der Fahrer sein Fahrzeug jederzeit selbst führen. 2014 wurde ein Anpassungsvorschlag für das „Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr“ von der VN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) erarbeitet. Demnach sind automatisierte Fahrfunktionen möglich, sofern der Fahrer jederzeit die Systeme übersteuern und somit die Kontrolle über das Fahrzeug hat und entsprechende Funktionen in ihrer technischen Ausprägung in den internationalen Zulassungsvorschriften beschrieben sind. Der vorliegende Änderungsvorschlag zum Wiener Übereinkommen, der maßgeblich von Deutschland initiiert wurde, ist somit ein wichtiger Schritt hin zum Automatisierten Fahren und sollte von Deutschland zügig ratifiziert werden.

Deutsche Hersteller testen ihre Fahrzeuge mittlerweile nicht nur in Deutschland, wo schon heute die nationalen Rahmenbedingungen für die Erprobung der Technologien im öffentlichen Straßenverkehr gegeben sind, sondern auch in

den US-Bundesstaaten Nevada, Florida oder Kalifornien, wo in den vergangenen Jahren die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Deutschland hat aufgrund der hier ansässigen starken Automobilindustrie und des vorhandenen wissenschaftlichen Know-hows alle Möglichkeiten, international eine Vorreiterrolle in dieser Zukunftstechnologie einzunehmen, und somit auch Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern bzw. neue zu schaffen. Nicht zuletzt deshalb sollten auf nationaler und internationaler Ebene u.a. die verhaltensrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, so dass auch höhere Entwicklungsstufen des Automatisierten Fahrens in Deutschland schon bald in vollem Umfang genutzt werden können.

Neben diesen rechtlichen Anpassungen müssen auch Fragen zur Haftung geklärt werden. Bisher haftet der Fahrer im Falle eines Unfalls und es gilt die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Halters. Bei einem Unfall eines automatisierten Fahrzeugs stehen jedoch der Fahrzeughersteller bzw. die Techniklieferanten in der Verantwortung. Es ist zu prüfen, wie die bestehenden Haftungsregeln diesen neuen technologischen Entwicklungen angepasst werden müssen, einschließlich des Produkthaftungs- und Versicherungsrechts.

Die Diskussion, bis zu welchem Grad die Technik den Menschen am Steuer ersetzen soll, muss offen geführt werden. Im Fokus steht die Unfallvermeidung und Verminderung der Unfallfolgen durch den Einsatz neuer Technologien. Die Gesellschaft muss für den einhergehenden Wandel beim Technikeinsatz sensibilisiert werden.

Des Weiteren sollte auch die europäische und internationale Dimension berücksichtigt werden. Da die Verkehrsströme an keiner Grenze halt machen, muss die Bundesregierung darauf hinwirken, einheitliche Standards und Verfahren europaweit bzw. auf internationaler Ebene festzulegen. Denn ein einheitlicher europäischer Rechtsrahmen würde die Kosten für Automobilhersteller senken und somit den „Roll-out“ der Technik und weiterführende Innovationsprozesse erheblich beschleunigen.

Auch beim Automatisierten Fahren kommt es auf den Menschen an. Auf Fahrerlaubnis und Fahrtüchtigkeit kann daher zunächst nicht verzichtet werden. Die Ausbildung der Fahranfänger und die Anforderungen an den Erwerb der Fahrerlaubnis müssen aber mit dem technologischen Fortschritt der Fahrzeuge einhergehen. Daher muss die Bundesregierung prüfen, ob sich ein konkreter Änderungsbedarf sowohl im Rahmen der Ausbildungsanforderungen als auch bei der Klassifizierung der Fahrzeuge ergibt. Die notwendigen Änderungen müssen gesetzlich nachvollzogen werden, wobei gegebenenfalls zunächst das Unionsrecht angepasst werden muss.

## **2. Standardisierung und freie Verfügbarkeit von öffentlichen Daten**

Öffentliche Mobilitäts- und Infrastrukturdaten müssen allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Verfügung stehen. Deshalb müssen das Datenmaterial und der Informationsaustausch standardisiert werden. Gleichzeitig müssen auch einheitliche Standards für die Nutzung der und Kommunikation mit der öffentlichen Infrastruktur (z.B. Lichtsignalanlagen) geschaffen werden. An die von den europäischen Normenorganisationen ETSI (Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen) und CEN (Europäisches Komitee für Normung) verabschiedeten Normen für vernetzte Autos kann dabei angeknüpft werden. Darüber hinaus muss gesetzlich bestimmt werden, dass Kommunen nur noch Aufträge für die Installation schnittstellenoffener Verkehrsinfrastrukturelemente vergeben dürfen. Kommunen sollten außerdem verpflichtet werden, Informationen über die Schnittstellen ihrer Verkehrsinfrastrukturelemente wie beispielsweise Ampeln offenzulegen und die Daten gleichsam an eine zentrale Datenplattform weiterzuleiten. Für den Erfolg von Car2X-Kommunikation ist die freie Verfügbarkeit von öffentlichen Daten (Open Data) durch offene und standardisierte Schnittstellen notwendig.

Neben dem Schutz der privaten Daten müssen öffentliche Mobilitätsdaten in einer Online-Datenplattform allgemein zugänglich gemacht werden. Dabei ist auf die Qualität der Daten zu achten (Aktualität, Vertrauenswürdigkeit, maschinelle Weiterverarbeitbarkeit). Der vom BMVI geförderte Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) kann zu dieser zentralen Plattform ausgebaut werden. Neben einem technologieoffenen System ist der freie Zugang zu diesen Verkehrsdaten zu gewährleisten, um Raum für weitere Innovationen zu schaffen, insbesondere durch kleine Startup-Unternehmen. Wünschenswert ist, die Verwendung nicht Personen zuzuordnender Daten der Mauterhebung ausschließlich für Zwecke der Verkehrlenkung und Verkehrsforschung vollständig anonymisiert und in enger Abstimmung mit den Datenschutzbeauftragten nutzbar zu machen.

## **3. Datenschutz, Datenzuordnung und Datensicherheit**

### **Datenschutz/Datenzuordnung**

Um bei den Bürgern Akzeptanz für die neue Technologie zu gewinnen, muss das in Deutschland hohe Datenschutzniveau sichergestellt und glaubwürdig nach außen vertreten werden. Der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat 2014 empfohlen, dass „der Austausch von Daten und Informationen aus dem Fahrzeug Regeln unterworfen [wird], die das informationelle Selbstbestimmungsrecht durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen (z. B. Fahrzeughalter und Fahrer) sichern“.

Personenbezogene Daten, die vom Fahrzeug erzeugt werden, sollten nur in Kenntnis des Betroffenen und aufgrund einer gesetzlichen Grundlage pseudonymisiert erhoben werden dürfen, so dass die Erstellung von Bewegungsprofilen nur ohne einen direkten Personenbezug möglich ist. Der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat weiterhin empfohlen: „Fahrzeughersteller und weitere Dienstleister müssen Käufer bei Vertragsabschluss in dokumentierter Form umfassend und verständlich informieren, welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie welche Daten auf welchen Wegen und zu welchen Zwecken übermittelt werden. Änderungen dieser Inhalte sind rechtzeitig anzuzeigen. Fahrer sind geeignet im Fahrzeug zu informieren. 3. Bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte sind Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen, diese zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden. ...“ Die wichtigsten Informationen müssen einfach formuliert sein. Grundsätzlich müssen die gleichen Datenschutzregeln für alle Mobilitätsdaten-verarbeitenden Systeme gelten (z.B. Smartphones, Internet-der-Dinge-Geräte).

Der Inhaber der personenbezogenen Daten (Fahrer oder Fahrzeughalter) sollte selbst entscheiden dürfen, wer Zugriff auf seine personenbezogenen Daten hat. Deshalb bedarf das Auslesen bzw. Übermitteln dieser Daten aus dem Fahrzeug der Erlaubnis des Fahrers aus dem Fahrzeug. Die „Aktivierung/Deaktivierung“ der Datenübermittlung muss jederzeit möglich und einfach auszuführen sein. Die hierfür notwendigen technischen Standardisierungsprozesse auf EU-Ebene sind zügig abzuschließen, damit alle Anbieter von Produkten und Dienstleistungen rund um vernetzte Fahrzeuge rasch klare, datenschutzkonforme Marktbedingungen vorfinden.

Das System der datenschutzrechtlichen Verantwortlichkeiten im Zusammenhang der komplexen Zuordnung im Verhältnis zwischen Halter, Fahrer, Hersteller und Werkstatt sollte im Zuge der Verhandlungen der Datenschutz-Grundverordnung berücksichtigt und offene Fragen ggf. geklärt werden.

### **Datensicherheit und Schutz vor Manipulation**

Ebenso muss der Schutz automatisierter Fahrsysteme vor jeglichen Manipulationen von Dritten oder von außen bestmöglich sichergestellt werden. Es darf keine unkontrollierten Zugriffe auf Fahrzeugdaten durch Dritte geben. Datenzugriffe können abgesichert werden, in dem sie ausschließlich über abgesicherte „Backend“-Lösungen mit klar geregelten

technischen und wettbewerbsrechtlichen Spielregeln ermöglicht werden. Um dies zu erreichen, kann es sinnvoll sein, das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) zur Prüfung und Bewertung von Fahrzeug-IT-Systemen und zur Erteilung von Sicherheitszertifikaten heranzuziehen. Des Weiteren sollten Prüfungsgesellschaften (wie z.B. TÜV oder Dekra) mit der Überprüfung aller sicherheitsrelevanten Aspekte beauftragt werden. Schließlich sollte ein Schwerpunkt die Datensicherheitsforschung sein, die u.a. die Analyse von Schwachstellen von Fahrzeug-IT-Systemen sowie Maßnahmen zur Schließung von Sicherheitslücken umfasst. Darüber hinaus ist die Entwicklung von Sicherheitsstandards bzw. Normen in internationalen Gremien erforderlich.

#### **4. Industriepolitische Ausrichtung und notwendige digitale Infrastruktur**

Wie bei der Elektromobilität besteht der Anspruch, Leitmarkt und Leitanbieter für die Zukunft der individuellen Mobilität zu werden. Für die deutsche Wirtschaft ergeben sich enorme Chancen, die vorhandene Kompetenz im Automobilbau auf die vollständige Digitalisierung auszurichten.

Damit automatisiertes Fahren zukünftig reibungslos funktionieren kann, muss der Ausbau schnellen Internets in Deutschland flächendeckend vorangetrieben werden. Denn das Datenvolumen, das ein Fahrzeug pro gefahrener Stunde sendet und empfängt, wird sich von heute schon rd. 27 MB auf rd. 215 MB im Jahr 2020 vervielfachen. Außerdem muss der neue Mobilfunkstandard 5G (auch „Echtzeit-Internet“ genannt) so schnell wie möglich eingeführt bzw. hergestellt werden, da es bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn auch auf den Unterschied von Millisekunden in der Datenübertragung ankommen kann. Für zukünftige Sicherheitsfunktionen sind die Zuverlässigkeit und geringe Latenz der Mobilfunkkommunikation sehr wichtig. Daher werden ausdrücklich die von der Bundesregierung forcierte Digitale Agenda und der auf EU-Ebene vorgebrachte Vorschlag begrüßt, standardisierte Spezialdienste in begrenztem Umfang zu erlauben, um die zuverlässige schnelle Übertragung dieser sensiblen Datenströme zu ermöglichen. Ebenso muss – als erster Schritt – die Versorgung mit schnellem, mobilem Internet speziell entlang der Autobahntrassen sichergestellt werden. Die Ziele des BMVI, den flächendeckenden Breitbandausbau voranzutreiben und 50 Mbit/s in jeden Haushalt in Deutschland zu bringen, werden begrüßt. Darüber hinaus muss es eine schnelle Einführung des Echtzeit-Internets geben. Ebenso müssen die Fragen bezüglich der Verfügbarkeit eines ausreichenden Frequenzspektrums für die Car2X-Kommunikation geklärt bzw. die Verfügbarkeit unter Berücksichtigung der Interessen weiterer Frequenznutzer sichergestellt werden.

## **5. Initiative „Car2X“ und Koordinierung zwischen Bund, Ländern, und Kommunen**

Der Runde Tisch Automatisiertes Fahren, der durch das BMVI geleitet wird, sollte nicht nur im Hinblick auf die Fahrzeugtechnologie, sondern auch hinsichtlich der Straßeninfrastruktur um das Thema „Car2X“ ergänzt werden. In einer neuen Bund-Länder-Arbeitsgruppe sollte eine übergreifende Koordination und enge Abstimmung für die Digitalisierung der Straßeninfrastruktur u.a. mit Ländern und Kommunen erfolgen, in der auch der Austausch bewährter Praktiken erfolgt. Um die Koordination zwischen Bund, Ländern und Kommunen weiter zu verbessern, sollten auf den jeweils zuständigen Verwaltungsebenen Beauftragte für die telematische Verkehrssteuerung benannt werden, sofern noch nicht vorhanden.

## **6. Modellregionen**

Car2Car-Kommunikation entfaltet ihre volle Wirkung erst, wenn sehr viele Fahrzeuge mit der neuen Technik ausgerüstet sind und miteinander kommunizieren. In Modellstädten und –regionen sollen Teilnehmer die Vorteile der Kommunikation zwischen der Straßeninfrastruktur und den Fahrzeugen erleben. Mit dem digitalen Testfeld Autobahn auf der A9 rüstet das BMVI einen Autobahnabschnitt mit modernster Technologie für Sensoren, Messeinrichtungen und Kommunikation aus. Um die Vorteile der Car2X-Kommunikation sowohl für den einzelnen Fahrer als auch für die große Masse sichtbar bzw. direkt erlebbar zu machen, sollten weitere zwei bis drei unterschiedliche Gebiete (städtisch, ländlich, gemischt) als Modellregionen bzw. Pilotprojekte ausgesucht und die Umrüstung zu einer intelligenten Straßeninfrastruktur dort im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel gefördert werden. Ebenso muss eine verbesserte Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Kommunen sichergestellt werden, um besonders den Datentransfer von der kommunalen Ebene zur Datenplattform zu beschleunigen.

## **7. Gesetz „Digitale Straßen“ und Aktionsplan „Digital vernetztes Auto – intelligente Straßeninfrastruktur“**

Um die Digitalisierung des Straßenverkehrs und der dafür notwendigen (digitalen) Infrastruktur wirkungsvoll voranzutreiben, sollte das BMVI ein „Digitales Straßengesetz“ mit konkreten Handlungsschritten zum Aufbau einer intelligenten

Verkehrssteuerung und Infrastruktur erarbeiten. Dieses sollte standardisierte und offene Schnittstellen für alle Verkehrssteuerungsanlagen und eine verpflichtende Zurverfügungstellung der Daten auf allen Verwaltungsebenen beinhalten. Der Aufbau einer neuen Datenplattform oder die Erweiterung der bereits vorhandenen Plattform MDM („Mobilitäts Daten Marktplatz“), die im Sinne von Open Data alle für das reibungslose Funktionieren einer digitalen Straße relevanten Verkehrsdaten bündelt und daran interessierten Akteuren zur Verfügung stellt, muss forciert werden. In den beschriebenen Modellregionen, die als Versuchsgebiete ähnlich der „Schaufenster Elektromobilität“ festgelegt werden, sollen im Rahmen verfügbarer Haushaltsansätze mit Fördermitteln des Bundes der Aufbau einer intelligenten Straßeninfrastruktur vorangetrieben werden.

In einem Aktionsplan „Digital vernetztes Auto – intelligente Straßeninfrastruktur“ sollen weitere Maßnahmen gebündelt werden, die als Ergebnisse des Runden Tisches „Automatisiertes Fahren“, der Arbeitsgruppe Cars&Data, der Arbeitsgruppen des Nationalen IT-Gipfels sowie weitere Handlungsfelder vorgeschlagen und von der Bundesregierung bewertet werden.