

# Position

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)486-D**

Stellungnahmen zur 101. Sitzung  
Öffentl. Anhörung am 20.03.2017

**VDA**

Verband der  
Automobilindustrie

Regierungsentwurf für ein Gesetz  
zur Änderung des StVG zum hoch-  
und vollautomatisierten Fahren  
vom 20.02.2017 (BT-Drucks. 18/11300)

---

## Ansprechpartner zum Thema

### Geschäftsführer

Dr. Joachim Damasky  
Telefon: 030 897842-105  
E-Mail: damasky@vda.de

### Abteilungsleiter

Dr. Ralf Scheibach  
(Recht und Versicherungen)  
Telefon: 030 897842-260  
E-Mail: scheibach@vda.de

### Senior Consultant

Marko Gustke  
(Koordinierungsstelle Vernetztes  
und Automatisiertes Fahren)  
Telefon: 030 897842-427  
E-Mail: gustke@vda.de

## 1) Automobilindustrie unterstützt ausgewogenen Regierungsentwurf

Der VDA begrüßt den Regierungsentwurf für die straßenverkehrsrechtliche Regelung des automatisierten Fahrens vom 27.01.2017. Wir unterstützen die Initiative der Bundesregierung, die technologische Einführung und Nutzung hoch- und vollautomatisierter Systeme im öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen.

Der Gesetzentwurf stellt einen ausgewogenen Vorschlag zur Änderung des StVG dar, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der Fahrzeugführer und der Verkehrsteilnehmer. Der Fahrzeugführer soll im Vergleich zur aktuellen Rechtslage bei seiner Fahraufgabe entlastet werden. Für die Automobilindustrie – Hersteller und Zulieferer – besteht danach die Aufgabe, ihren Kunden sichere und leistungsfähige Systeme des automatisierten Fahrens anzubieten.

Systeme des hoch- und vollautomatisierten Fahrens können aber nicht autonomen Systemen gleichgestellt werden, die keinen Fahrzeugführer mehr benötigen. Autonome Fahrzeuge sind auch nach dem Wiener Übereinkommen von 1968 gegenwärtig nicht zulassungsfähig.

Die Automatisierung kann die Verkehrssicherheit durch die Vermeidung von Fahrfehlern erhöhen. Außerdem können automatisierte Systeme den Kraftstoffverbrauch verringern, die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs durch eine beständige und optimierte Fahrweise verbessern und damit zu einer verbesserten Ausnutzung der Kapazitäten des Straßennetzes führen. Der Fahrer kann in Abhängigkeit von den technischen Fähigkeiten seine im Fahrzeug verbrachte Zeit durch integrierte Infotainmentsysteme optimal nutzen, beispielsweise durch das Lesen und Schreiben von E-Mails.

## **Änderungsvorschläge des VDA zum Regierungsentwurf**

**a) In den § 1a StVG (neu) sollte folgende Regelung aufgenommen werden:**

***„Bei der bestimmungsgemäßen Verwendung kann dem Fahrzeugführer im Rahmen seiner Übernahmebereitschaft die Beachtung akustischer Signale (z. B. Einsatzhorn gemäß § 38 StVO) sowie von Zeichen und Weisungen im Sinne des § 36 StVO zugewiesen werden.“***

**b) In seiner Begründung sollte das Gesetz daher unbedingt die Klarstellung enthalten, dass die Nutzung der Systeme durch den Fahrzeugführer gemäß § 1a Abs. 1–3 StVG (neu) und § 1b StVG (neu) auch in solchen Fahrzeugen gestattet ist, für deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen (entsprechend den Anforderungen an die technische Ausrüstung gemäß § 1a Abs. 2 StVG (neu)) eine EU-Ausnahmegenehmigung (nach Art. 20 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt wurde und damit eine Typgenehmigung besteht.**

### **Stärkung der Wettbewerbsposition der Automobilindustrie**

Der aktuelle Gesetzentwurf stellt im weltweiten Vergleich eine bahnbrechende Entwicklung im Bereich der rechtlichen Regelung und Ermöglichung von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen dar. Dennoch ist nicht zu übersehen, dass auch in anderen wichtigen Automobilmärkten, wie zum Beispiel den USA, an Regelungen zum automatisierten Fahren im öffentlichen Straßenverkehr gearbeitet wird. Deutschland muss zum Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit bei dieser für die Automobilindustrie so wichtigen Technologie der Automatisierung die laufende Legislaturperiode nutzen, um die rechtliche Grundlage für den angestrebten Leitmarkt zu schaffen.

Die Bedeutung von fortschrittlichen Assistenzsystemen in Kraftfahrzeugen nimmt beständig zu. Schon heute kommen in Kraftfahrzeugen zahlreiche Fahrassistenzsysteme zum Einsatz, die den Fahrzeugführer bei der Bewältigung von Fahraufgaben unterstützen. Sie steigern nicht nur den Fahrkomfort für den Fahrzeugführer, sondern verbessern auch die Sicherheit im Straßenverkehr, etwa durch Systeme zur Abstands- und Geschwindigkeitsregelung oder Spurhalte- und Totwinkelassistenten. Dennoch spielt bei der überwiegenden Anzahl von Unfällen im Straßenverkehr noch menschliches Versagen eine Rolle.

Bei automatisierten und autonomen Fahrsystemen handelt es sich um die evolutionäre Weiterentwicklung der bereits bestehenden Fahrassistenzsysteme. Fast alle führenden Automobilhersteller der Welt arbeiten an der Entwicklung von automatisierten Fahrsystemen. Auch haben Unternehmen aus der Hochtechnologie, die bisher noch nicht als Hersteller von Personenkraftfahrzeugen in Erscheinung

getreten sind, begonnen, hoch- und vollautomatisierte Fahrsysteme zu entwickeln.

In dem von der Bundesregierung veröffentlichten Strategiepapier vom September 2015 zum vernetzten und automatisierten Fahren wird betont, dass Deutschland seine Position als Leitanbieter auf dem Gebiet der Automatisierung von Fahrzeugen ausbauen und Leitmarkt werden wolle (S. 3 f.). Aus Sicht des VDA sollten daher Gesetzesänderungsvorhaben auch jetzt schon mehrere Automatisierungsstufen umfassen, um eine dynamische technische Entwicklung der automatisierten Systeme zu ermöglichen. Dies wird auch die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands stärken.

Ziel des Gesetzesvorhabens sollte es daher sein, dass die Änderung der gesetzlichen Lage nicht nur die oben beschriebenen Systeme legitimiert, sondern auch für Weiterentwicklungen einen ausreichenden gesetzlichen Rahmen bietet.

### **Regierungsentwurf stellt hohe Anforderungen an die Sicherheit automatisierter Systeme im Straßenverkehr**

Einer gesetzlichen Regelung mehrerer technischer Stufen stehen auch keine Sicherheitsaspekte entgegen, denn die Sicherheit der Systeme richtet sich nach den unveränderten Regelungen der Produktsicherheit und Produkthaftung. Alle hoch- und vollautomatisierten Fahrsysteme unterliegen diesen uneingeschränkt. Ferner ist zu erwarten, dass Systeme, die über das Entwicklungsstadium der in Planung befindlichen Systeme hinausgehen, mit noch höherwertiger Sicherheitstechnik ausgestattet sein werden.

Um die beschriebene Entwicklung zu ermöglichen, sind Änderungen bestehender Vorschriften erforderlich. Die bestehende Rechtslage in Deutschland verbietet die Nutzung automatisierter Systeme zwar nicht ausdrücklich, jedoch könnte die Nutzung dieser Systeme auf Basis heutiger Vorschriften im Falle eines Unfalls oder Verkehrsverstößes als Pflichtverletzung des Fahrers und damit eben doch als „faktisch verboten“ angesehen werden. Die daraus folgende Rechtsunsicherheit würde der Nutzung automatisierter Systeme faktisch entgegenstehen.

Mit der im März 2016 in Kraft getretenen Erweiterung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr wird eine Anpassung der Rechtslage in Deutschland, insbesondere des straßenbezogenen Verhaltensrechts, möglich, die eine dem jeweiligen Entwicklungsstand der Technik entsprechende Zulassung und Nutzung von automatisierten Fahrsystemen erlaubt.

Die Bedeutung von automatisierten Fahrsystemen ist international erkannt worden. Staaten beginnen ihre jeweiligen Gesetze anzupassen, um die Nutzung automatisierter Fahrsysteme zuzulassen. Um die oben bereits beschriebenen Vorteile automatisierter Fahrsysteme

für alle Straßenverkehrsteilnehmer zugänglich zu machen, muss der Gesetzgeber sicherstellen, dass automatisierte Fahrsysteme in Deutschland zulassungsfähig sind und vom Verbraucher in der vom Hersteller vorgesehenen Weise rechtssicher genutzt werden können.

### **Entlastung des Fahrzeugführers durch automatisierte Systeme**

Systeme des automatisierten Fahrens erfordern, dass das Zusammenwirken von Mensch und Maschine möglichst klar geregelt wird. Dabei müssen auch die konkreten Systemfähigkeiten und der technologische Fortschritt berücksichtigt werden. Hierzu sind flexible Regelungen erforderlich, die eine schrittweise Einführung derartiger Systeme in Abhängigkeit von der dynamischen Entwicklung dieses Technologiefeldes bei Wahrung der Verkehrssicherheit ermöglichen und die verbleibenden Pflichten des Fahrers mit Bezug auf die jeweilige Systemfähigkeit klarstellen. Besonders positiv ist daher aus unserer Sicht die angelegte Mechanik zur Verantwortungsverteilung beim für automatisierte Systeme kennzeichnenden Zusammenwirken von Fahrer und Maschine im Sinne der Verkehrssicherheit zu bewerten. Das Aufsetzen auf bereits bekannten und in der Rechtsanwendungspraxis hinreichend konkretisierten Begrifflichkeiten (zum Beispiel „bestimmungsgemäß“, „unverzögerlich“ und „erkennen“) sorgt für eine hohe Rechtssicherheit aller Beteiligten.

Der Regierungsentwurf übernimmt die Regelungssystematik des StVG und beschreibt zu Recht auch die Rolle des Fahrzeugführers mit allgemeinen Rechtsbegriffen, die in ihrer hinreichenden Bestimmtheit gerade der Rechtssicherheit dienen. Der Versuch, etwa Nebentätigkeiten als Verbote und Erlaubnistatbestände detailliert aufzulisten, kann der Vielfalt des Straßenverkehrs und der Automobiltechnik nicht gerecht werden. Auch bislang konnte das StVG hier wirksam mit allgemeinen Rechtsbegriffen Nebentätigkeiten während der Fahrt eingrenzen.

### **2) Fahrzeuge mit automatisierten Systemen nach nationalem Recht auch mit Ausnahmegenehmigung zulassen**

Der Regierungsentwurf verweist auf internationale und europarechtliche Vorschriften im Bereich des Zulassungsrechts und stellt die Schnittstellen für eine möglichst international bzw. europäisch harmonisierte Zulassungsregelung von automatisierten Fahrzeugen dar. Allerdings ist besonders wichtig, dass bis zum nicht absehbaren Abschluss der Neufassung von UN/ECE-Regelungen zulassungsrechtliche Ausnahmegenehmigungen in Deutschland möglich sind.

### **3) Rechtsverordnung für fahrerloses Parken**

Die Automobilindustrie unterstützt den Vorschlag, Detailregelungen zum fahrerlosen Parken mit einer Rechtsverordnung zu regeln. Sie wird demnächst Systeme für das fahrerlose Parken anbieten, die nicht nur für den Fahrer Parkvorgänge erleichtern, sondern auch die

Effizienz der Nutzung von Parkflächen und -häusern verbessern. Der Gesetzentwurf löst das Thema fahrerloses Parken in Anbetracht bestehender und künftig zu erwartender technischer Entwicklungen adäquat, indem Details zu diesen sehr spezifischen Anwendungsfällen durch eine gesonderte Rechtsverordnung geregelt werden sollen.

#### **4) Datenspeicher für automatisierte Fahrsysteme**

Zu begrüßen ist auch die Einführung eines Datenspeichers für automatisierte Fahrsysteme, der für die Interessen aller Beteiligten – darunter Halter, Fahrer, Unfallgegner, Opfer, Hersteller, Versicherungen und Behörden – grundsätzlich geboten ist.

#### **5) Kommentierung der einzelnen Gesetzesvorschläge des Regierungsentwurfs**

Hinsichtlich unserer detaillierten Kommentierung des Regierungsentwurfs verweisen wir auf die nachfolgenden Ausführungen zu den jeweiligen Neuregelungen zum StVG.

---

**Zu § 1a Abs. 1 StVG (neu)  
(Bestimmungsgemäße Verwendung des automatisierten Systems)**

Die vom Regierungsentwurf verwendete Regelung stellt über den Begriff der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ einen rechtssystematischen Zusammenhang zu den produkthaftungs- und produktsicherheitsrechtlichen Anforderungen an die Hersteller und Zulieferer her. Dadurch werden die unterschiedlichen Ausprägungen, technischen Leistungsfähigkeiten und die Leistungsgrenzen der Systeme klar definiert, wie zum Beispiel der auf Bundesautobahnen begrenzte Autobahnпилот.

---

**Zu § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG (neu)  
(Einhaltung der Verkehrsvorschriften durch automatisiertes System)**

Das Gesetz stellt zu Recht hohe Anforderungen an die Fähigkeiten der Systeme als Voraussetzung für die Privilegierung des Fahrers, das heißt die Beschränkung seiner Sorgfaltspflichten auf die in § 1b StVG (neu) beschriebenen Übernahmeaufgaben. Bis eine vollständig funktionsfähige V2X-Infrastruktur zur Verfügung steht, werden die Systeme jedoch einige außergewöhnliche Verkehrslagen nicht eigenständig erkennen können. Für den Übergangszeitraum sind entsprechende Regelungen erforderlich, damit diese wenigen Ausnahmen die Markteinführung der Technologie nicht verhindern oder maßgeblich verzögern.

Eine undifferenzierte Auslegung der Regelungen aus dem § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG (neu) würde die ersten hochautomatisierten Systeme in einigen wenigen und zum Teil auch seltenen Sondersituationen vor unlösbare Herausforderungen stellen. Sie werden voraussichtlich akustische Warnsignale wie zum Beispiel ein Einsatzhorn (§ 38 StVO) nicht „hören“ können oder auch denkbare variierende Handzeichen von Polizeibeamten (§ 36 StVO), insbesondere aus Fahrzeugen heraus, nicht zweifelsfrei zuordnen können.

Aus einer Zusammenschau der §§ 1a Abs. 1 und 1b Nr. 2 StVG (neu) könnte die Auslegung gefolgert werden, dass der Fahrer für

das Erkennen eines Signalhorns oder bestimmter Handzeichen verantwortlich ist, wenn und soweit das Erkennen nicht mehr Bestandteil des bestimmungsgemäßen Gebrauchs sein sollte und der Hersteller ihn angemessen hierüber aufgeklärt hat. Eine solche Auslegung wird nach unserem Dafürhalten auch unterstützt durch die Gesetzesbegründung: „Der Fahrzeugführer muss insbesondere die in der Systembeschreibung aufgezeigten Grenzen [...] beachten [...]“ (§ 1b StVG (neu), S. 19).

Im Sinne der Rechtssicherheit für Fahrer und Hersteller sowie in Anbetracht der genannten Umstände sollte die Regelung des § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG (neu) dahingehend ergänzt werden oder in der Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass bei der bestimmungsgemäßen Verwendung solche (wenigen) Pflichten beim Fahrer belassen werden können, die er mit seiner für die Erfüllung der Übernahmeverpflichtung erforderlichen Grundaufmerksamkeit ohne Weiteres bewältigen kann. Eine solche Regelung erscheint aus folgenden Erwägungen angemessen und sachgerecht:

- Die Übernahmeverpflichtung des Fahrers impliziert bereits ein gewisses Maß an Aufmerksamkeit des Fahrers für Audiosignale bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Systems.
- Die Verwendung von Signalhörnern kommt nur in besonderen (Gefährdungs-)Situationen im Straßenverkehr in Betracht (vgl. § 38 StVO). Auch die oben erwähnten Handzeichen können gegebenenfalls von akustischen Aufforderungen begleitet oder eingeleitet werden.
- Die adäquate Reaktion auf ein Signalfahrzeug (stoppen, Rettungsgasse bilden, auf den Standstreifen fahren, um Platz zu schaffen) ist im Sinne einer effizienten Gefahrensteuerung einzelfallabhängig und kann je nach Situation auch eine „kreative Lösung“, zum Beispiel das Überfahren einer Begrenzungslinie, erfordern. Es erscheint daher sinnvoll, hierfür die Verantwortung des Fahrers insoweit aufrechtzuerhalten.
- Der Fahrer ist ohnehin verpflichtet, sich mit der bestimmungsgemäßen Verwendung und den Grenzen des Systems auseinanderzusetzen und diese zu beherrschen (siehe Gesetzesbegründung: „Der Fahrzeugführer muss insbesondere die in der Systembeschreibung aufgezeigten Grenzen für den Einsatz des hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystems beherrschen und beachten, um bei Vorliegen entsprechender offensichtlicher Umstände zu entscheiden, ob er die Fahrzeugsteuerung selbst übernimmt, auch wenn ihn das Fahrzeug dazu nicht auffordert.“).
- Selbstverständlich können solche Ausnahmen nur in einem sehr engen Rahmen definiert werden und nur für solche Situationen gelten, die mit der unmittelbaren Fahraufgabe nichts zu tun haben.

Der VDA schlägt vor, in den § 1a StVG (neu) folgende Regelung aufzunehmen:

„Bei der bestimmungsgemäßen Verwendung kann dem Fahrzeugführer im Rahmen seiner Übernahmebereitschaft die Beachtung akustischer Signale (z. B. Einsatzhorn gemäß § 38 StVO) sowie von Zeichen und Weisungen im Sinne des § 36 StVO zugewiesen werden.“

Bei der Evaluierung der gesetzlichen Regelungen (§ 1c StVG (neu)) könnte eine Überprüfung der Regelung erfolgen.

---

**Zu § 1a Abs. 3 StVG (neu)  
(Verantwortlicher Fahrzeugführer)**

Entsprechend den Anforderungen des Wiener Abkommens von 1968 ist bis zur Einführung von autonomen Fahrsystemen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr ein verantwortlicher Fahrzeugführer erforderlich. Der neu eingeführte Art. 8 Abs. 5 des Wiener Übereinkommens sieht vor, dass Fahrsysteme, die die Fahrzeugführung beeinflussen (zum Beispiel automatisiertes Fahren, bei dem der Fahrzeugführer anwesend ist), auf jeden Fall dann zulässig sind, wenn der Fahrzeugführer sie durch manuelle Eingriffe jederzeit übersteuern oder ausschalten kann.

Automatisierte Fahrsysteme sind aufgrund von technischen Systemgrenzen wie auch aus Gründen der Verkehrssicherheit darauf angewiesen, dass der Fahrer auch nach Aktivierung des automatisierten Systems rechtlich als Fahrzeugführer gilt. Der Regierungsentwurf hat hier eine entsprechende Regelung richtig getroffen.

---

**Zu § 1a Abs. 4 StVG (neu)  
(Zulassung von automatisierten Fahrzeugen national und international)**

Grundsätzlich begrüßen wir, dass der Entwurf (§ 1a Abs. 4 Nr. 1 StVG (neu)) Fahrzeuge mit Systemen, die den Anforderungen gemäß § 1a Abs. 1 StVG (neu) nicht entsprechen, nicht in den Geltungsbereich der §§ 1a und 1b StVG (neu) einbezieht. Damit gelten insbesondere für reine Assistenzsysteme (Level 2) weiterhin die bisherigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

Gleiches gilt für den Querverweis in § 1a Abs. 4 Nr. 2 StVG (neu) auf die internationalen Vorschriften. Hier ist insbesondere an die UN/ECE-Regelung R 79 zu denken, die sich aktuell in einem Änderungsverfahren im Hinblick auf automatisierte Fahrzeuge befindet.

Allerdings besteht das Risiko, dass durch die in § 1a Abs. 4 Nr. 2 StVG (neu) gewählte Formulierung („[...] Fahrzeuge, deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen in internationalen [...] Vorschriften beschrieben und den darin sowie in Absatz 2 enthaltenen Vorgaben entsprechen“) die Nutzung von hoch- bzw. vollautomatisierten Systemen in Deutschland in naher Zukunft verhindert wird. Solange eine geänderte UN/ECE-Regelung R 79 nicht vorliegt, ist es unabdingbar, dass in die gesetzliche Regelungsmechanik und in die Gesetzesbegründung die Möglichkeit einer Ausnahmegenehmigung

im Typprüfverfahren (national wie auch europarechtlich) aufgenommen wird. Im Ergebnis sollte das Gesetz daher unbedingt eine Klarstellung in der Gesetzesbegründung enthalten, dass die Nutzung der Systeme durch den Fahrzeugführer gemäß § 1a Abs. 1–3 StVG (neu) und § 1b StVG (neu) auch in solchen Fahrzeugen gestattet ist, für deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen (entsprechend den Anforderungen an die technische Ausrüstung gemäß § 1a Abs. 2 StVG (neu)) eine EU-Ausnahmegenehmigung (nach Art. 20 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt wurde und damit eine Typgenehmigung besteht.

Um künftig einen Bezug zu internationalen Vorschriften herzustellen, muss die Bundesregierung darauf hinwirken, dass ACSF<sup>1</sup> CAT B2 und E in der jetzigen Überarbeitung der UN/ECE-Regelung R 79 auch tatsächlich die technischen Anforderungen für hochautomatisierte Fahrfunktionen beschrieben werden.

---

**Zu § 1b StVG (neu)  
(Übernahme nach Aufforderung durch System)**

Mit den §§ 1a und 1b StVG (neu) ist das Zusammenwirken von Fahrer und automatisiertem System rechtlich zu gestalten. Wichtig ist dabei, dass einerseits das automatisierte Fahrsystem die Verkehrsregeln im Rahmen seiner Systemgrenzen beachtet, andererseits der Fahrer in seiner nicht ablegbaren Rolle als Fahrzeugführer mit permanenter Übernahmebereitschaft eine Grundaufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen aufbringen muss. Aus der Zusammenschau der §§ 1a und 1b StVG (neu) ergibt sich folgerichtig, dass sich der Fahrer im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung des Systems auf dieses verlassen darf, aber auch die Pflichten gemäß § 1b StVG (neu) bei Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Systemen beachten muss. Die Anforderungen an das Mindestmaß an Aufmerksamkeit gemäß § 1b Nr. 1–2 StVG (neu) können und werden richtigerweise unabhängig von der bestimmungsgemäßen Verwendung definiert, weil diese technologieübergreifend gelten sollten.

Der Rechtsbegriff „offensichtliche[r] Umstände“ in Nr. 2 ist zu begrüßen, weil er mehr Rechtssicherheit in der Handhabung unter anderem durch die Gerichte schafft.

Darüber hinaus ist anzuregen, die zur Erfüllung der in § 1b StVG (neu) geregelten Pflichten des Fahrzeugführers bei der Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen erforderliche Grundaufmerksamkeit in der Gesetzesbegründung zu erwähnen bzw. zu erläutern.

In diesem Zusammenhang ist zudem sicherzustellen, dass durch etwaige Neuregelungen des § 23 Abs. 1a StVO (neu) (siehe BMVI-Referentenentwurf vom 18.01.2017) keine Einschränkungen bezüglich der möglichen Nebentätigkeiten während der automatisierten Fahrt geschaffen werden. Der Entwurf zur Neuregelung des § 23 Abs. 1a StVO (neu) sieht vor, dass die Nutzung von Infotainmentsys-

---

<sup>1</sup> Automatically Commanded Steering Function.

temen und Ähnlichem nur dann zulässig sein soll, wenn zur Bedienung und Nutzung nur „eine kurze Blickzuwendung zum Gerät und kurze Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erforderlich ist, die zeitlich dem Blick über die Schulter beim Abbiegevorgang entspricht“. Es sollte klargestellt werden, dass diese Einschränkungen während der automatisierten Fahrt nicht gelten, da in dieser Zeit für den Fahrer nur die Sorgfaltspflichten aus der Grundaufmerksamkeit gelten und die Fahraufgabe an das System abgegeben ist.

---

**Zu § 1c StVG (neu)  
(Evaluierung der §§ 1a und 1b)**

Die vorgesehene Evaluierung der §§ 1a und 1b StVG (neu) nach Ablauf des Jahres 2019 ist sinnvoll, weil in den nächsten Jahren die ersten Systeme des automatisierten Fahrens zum Einsatz kommen werden und die Kfz-Entwicklung sich weiter mit den Fragen des Zusammenwirkens von Mensch und automatisiertem System befassen wird.

---

**Zu § 6 Abs. 1 Nr. 14a StVG  
(neu) (Fahrerloses Parken)**

Es ist weiterhin zu begrüßen, dass der Gesetzentwurf das fahrerlose Parken im niedrigen Geschwindigkeitsbereich adressiert. Der aktuelle Entwurf bezieht sich richtigerweise auf allgemeine Parkflächen, die durch bauliche oder sonstige Einrichtungen vom übrigen öffentlichen Straßenraum getrennt sind und nur über besondere Zu- und Abfahrten erreicht und verlassen werden können. Dies ist unseres Erachtens nur so zu verstehen, dass die Parkflächen selbst über eine besondere Zu- und Abfahrt verfügen, jedoch nicht getrennt wird nach automatisierten und nichtautomatisierten Fahrzeugen.

---

**Zu § 63a Abs. 1 StVG (neu)  
(Datenspeicher für automatisiertes Fahren)**

Die gesetzliche Grundlage für einen im Fahrzeug zu verbauenden Datenspeicher ist zu begrüßen, damit Fahrzeuge mit automatisierten Fahrsystemen entsprechend ausgestattet sind. Bei der automatisierten Fahrt führt das Fahrzeug die Fahraufgabe oder wesentliche Teilfunktionen aus. Kommt es beim Betrieb eines solchen Systems zu einem Unfall oder Verkehrsverstoß, soll der Datenspeicher Informationen zur späteren Sachverhaltsaufklärung festhalten. Da diese Daten dem Fahrer nach dem Auslesen gegebenenfalls zugeordnet werden können, soll eine Rechtsgrundlage für die Speicherung und Nutzung der Daten geschaffen werden. Aufgabe eines Datenspeichers wird es sein, die Betriebszeit des automatisierten Fahrsystems genau zu erfassen (Fahrmodusspeicher).

In einem weiteren Datenspeicher (Ereignisspeicher) ist zudem ein definierter Mindestdatensatz an Fahrzeug- und Umweltdaten in den Fällen dauerhaft zu speichern, in denen ein vordefiniertes Ereignis eintritt, etwa eine Kollision mit Auslösung eines Airbags oder eine vom System ausgelöste Notbremsung mit oder ohne Unfallfolge. Dies betrifft Daten in einem kurzen Zeitraum vor bis kurz nach einem vordefinierten Ereignis. Diese Daten könnten unter noch festzulegenden Bedingungen ausgewertet werden.

Die vorgesehene Regelung eines Datenspeichers gemäß § 63a Abs. 1 StVG (neu) führt jedoch zu einer Vermischung der Aspekte

des Fahrmodusspeichers (in Abs. 1 1. Alt. selbst beschrieben) und des Ereignisspeichers (in Abs. 1 2. Alt. enthalten).<sup>2</sup>

Gemäß § 63a Abs. 1 StVG (neu) soll entsprechend den internationalen Vorgaben aufgezeichnet werden, ob der Fahrer oder das System aktiv war und ob es eine Aufforderung zur Übernahme gab. Zur Umsetzung dieser Vorgaben muss es ausreichen aufzuzeichnen, wann das automatisierte System aktiv war und zur Übergabe aufgefordert hat. Die Aufzeichnung der Fahrzeiten des Fahrers ist nicht erforderlich. Das Gesetz sollte lediglich die Speicherung eines Mindestdatensatzes festlegen. Es sollte auch eine technologieoffene Formulierung im Gesetz und in der Gesetzesbegründung für die Definition des Datenspeichers verwendet werden, die unter anderem eine Speicherung im Backend des Herstellers zulässt.

Die Anforderungen an die Aufzeichnung von „technischen Störungen“ sind unverständlich und entbehrlich. Vielmehr sollte § 63a StVG (neu) so strukturiert werden, dass auf die internationalen Regelungen (Anhang 6 zur UN/ECE-Regelung R 79) bezüglich des Ereignisspeichers referenziert wird. Dieser dient der besseren Rekonstruktion des Unfallgeschehens und der genauen Festlegung der Verantwortlichkeiten. Zusätzlich ist eine Regelung zum Fahrmodusspeicher wie oben dargelegt aufzunehmen.

---

**Zu § 63a Abs. 2 StVG (neu)  
(Übermittlung der Daten an  
Behörden)**

Die zuständigen Behörden sollen die Daten mithilfe eines Datenauslesegeräts vor Ort auslesen können. Die gesetzliche Regelung zur Auslesung des Datenspeichers sollte auch die Modalitäten der Auslesung beinhalten.

Es sollte klar geregelt sein, dass eine Erhebung nur durch die Behörden der Länder im Rahmen ihrer straßenverkehrsrechtlichen Befugnisse und nur zum Zwecke der Verfolgung von Straßenverkehrsdelikten oder zum Zwecke des Nachweises der Verantwortlichkeit für ein solches Delikt erfolgen darf.

---

**Zu § 63a Abs. 3 StVG (neu)  
(Übermittlung der Daten an  
Dritte)**

Angesichts der unter Umständen bestehenden berechtigten Interessen von Parteien, die nicht Unfallbeteiligte sind, wohl aber Ansprüchen aus dem schädigenden Ereignis ausgesetzt sind (zum Beispiel Halter oder Hersteller), sollte genau geregelt werden, wer als Dritter im Sinne der Regelung in Betracht kommt.

Es sollte zusätzlich geregelt werden, wie ein Zugang Dritter zu den Daten ausgestaltet werden muss.

---

**Zu § 63a Abs. 4 StVG (neu)  
(Speicherdauer für Daten)**

Die Speicherdauer von höchstens drei Jahren gilt durch den Querverweis auf Abs. 1 und die dort enthaltene mögliche Vermischung von Fahrmodusspeicher und Ereignisspeicher für beide Speicherka-

---

<sup>2</sup> Ein Fahrmodusspeicher gibt im Wesentlichen darüber Auskunft, wer wann gefahren ist (Mensch oder Maschine). Ein Ereignisspeicher speichert hingegen anlassbezogen bestimmte Daten, die etwa zur Rekonstruktion von Unfällen samt Beweisführung und zur Aufklärung von technischen Störungen wichtig werden (analog dem Regelungsgedanken eines Event-Data-Recorders in der US-amerikanischen Regulierung).

---

tegorien (siehe oben).

Beim Fahrmodusspeicher ist eine Speicherdauer von sechs Monaten bis drei Jahren ausreichend. Da die Daten eines Ereignisspeichers der Klärung anderer Sachverhalte dienen (Haftung und Strafbarkeit bei Unfällen), greift eine pauschale Verpflichtung zur Löschung nach drei Jahren zu kurz. Die Aufbewahrungsdauer sollte sinnvollerweise – unter Beachtung allgemeiner datenschutzrechtlicher Bestimmungen – offen gelassen werden.

---



**VDA**

Verband der Automobilindustrie e. V.  
Behrenstraße 35  
10117 Berlin  
Telefon: 030 897842-0  
Fax: 030 897842-600  
info@vda.de  
www.vda.de

**VDA** | Verband der  
Automobilindustrie