

TOP 27:

... Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Drucksache: 299/17

I. Zum Inhalt des Gesetzes und zum Gang der Beratungen

Fahrerassistenzsysteme haben sich in den letzten Jahren technisch stetig weiterentwickelt. Von reinen unterstützenden Systemen geht die Entwicklung dabei zunehmend zu Systemen, die die Aufgaben der Fahrzeugsteuerung und damit der Längs- und Querführung der Kraftfahrzeuge hin zu automatisiert ablaufenden Fahrphasen überführen können. Mit dem Gesetz soll diesem Schritt zum hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahren eine rechtlich sichere Grundlage gegeben werden.

Die wesentlichen Elemente des Gesetzes sind folgende:

- Definition der Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion einschließlich der Anforderung an die Assistenzsysteme. Die Systeme müssen dabei internationalen, auch in Deutschland anzuwendenden Vorschriften (insbesondere ECE-Regelungen) entsprechen.
- Auch bei bestimmungsgemäßen Nutzung der automatisierten Fahrfunktion bleibt der Fahrer Fahrzeugführer.
- Der Fahrer darf sich auf die Funktionsfähigkeit der automatisierten Fahrfunktion verlassen; er muss jedoch in der Lage sein, die Übernahme der Fahrfunktion unverzüglich wieder zu übernehmen. Entsprechende Fahrerpflichten sind im neuen § 1b geregelt.
- Eine zeitnahe Evaluierung der Regelungen des StVG zum automatisierten Fahren ist vorgesehen.
- Im Rahmen der Gefährdungshaftung sollen die Schadensersatz-Höchstbeträge für Schäden als Folge von Systemfehlern verdoppelt werden.
- Geregelt werden zudem die Grundsätze der Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion.

Der Bundesrat hat im ersten Durchgang zu zahlreichen Vorschriften Änderungen und Klarstellungen gefordert (BR-Drucksache 69/17 (Beschluss)).

Diese betrafen unter anderem folgende Punkte:

- die Definition automatisierter Fahrsysteme
- die Verwendung automatisierter Fahrfunktionen
- die Definition des Begriffs der "bestimmungsgemäßen Verwendung"
- die Frage, was der Fahrzeugführer bei einem Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen tun muss oder lassen darf
- die Übernahme der Fahrzeugsteuerung
- die vorgeschlagene Haftungshöhe
- Fragen der Speicherung und Auswertung der Daten und damit grundsätzlich des Datenschutzes in diesem Bereich.

Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz mit Anpassungen der §§ 1a, 1b und 63a, sowie Einführung eines neuen § 63b beschlossen.

Mit der Änderung des § 1a durch den Deutschen Bundestag werden zum einen die genehmigungsrechtlichen und technischen Voraussetzungen an automatisierte Systeme konkretisiert. Zum anderen muss der Hersteller bestätigen, dass es sich bei einem von ihm eingebauten automatisierten System um ein vorschriftenkonformes System handelt.

Mit der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Änderung des § 1b soll klargestellt werden, dass sich der Fahrzeugführer während der zulässigen Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf, wenn er dabei in der Lage bleibt, die Fahrzeugsteuerung jederzeit wieder zu übernehmen.

Mit den Änderungen des § 63a sowie der Einführung eines neuen § 63b sollen die Speicher- und Übermittlungsvorschriften konkretisiert und an datenschutzrechtliche Erfordernisse angepasst werden.

Mit seinen Änderungen hat der Deutsche Bundestag einige der vom Bundesrat geforderten Punkte aufgenommen. Dies betrifft z. B. die Ausgestaltung der datenschutzrechtlichen Regelungen oder die Frage, ob sich der Fahrer bei der Verwendung von hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen abwenden und sich damit mit anderen Dingen beschäftigen darf.

II. Empfehlung des Verkehrsausschusses

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes zuzustimmen und ferner eine Entschließung zu fassen.

Darin wird begrüßt, dass sich die für 2019 vorgesehene Evaluierung nun auf das gesamte Gesetz beziehen soll.

Aufgrund des technischen Fortschritts sollten daher spätestens dann folgende Fragen geprüft und das Gesetz gegebenenfalls angepasst werden:

- Verantwortlichkeit des Herstellers für Unfälle während des automatisierten Fahrbetriebs (Haftungsfrage).
- Der Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrsysteme soll einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Eine Verdopplung der Haftungshöchstgrenze ist daher zu überprüfen.
- Zur Schaffung von Rechtssicherheit und Akzeptanz sind die Vorgaben zum bestimmungsgemäßen Gebrauch zu prüfen. Da damit unmittelbare Haftungsfragen verbunden sind, ist zu überprüfen, welche weiteren gesetzlichen Vorgaben gemacht werden sollten.
- Bezüglich der Erhebung, Verarbeitung, Nutzung und Löschung der Daten sind die Datenschutzbelange hinreichend zu beachten.
- Folgen für Verbraucherinnen und Verbraucher.
- Die Ergebnisse der eingesetzten Ethikkommission sind zu berücksichtigen.

Nähere Einzelheiten ergeben sich aus **BR-Drucksache 299/1/17**.

