

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem und Ziel

Die technischen Entwicklungen im Automobilbau werden zukünftig zu Szenarien führen, in denen es technisch möglich ist, dass das technische System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übernehmen kann. Diese automatisierten Systeme erkennen aber ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer bei Bedarf zur (Wieder)Übernahme der Fahrsteuerung auf.

Bei derart weitreichenden technischen Entwicklungen bedarf es Regelungen des Gesetzgebers zum Zusammenwirken zwischen Fahrzeugführer und dem Kraftfahrzeug mit automatisierten Fahrfunktionen.

B. Lösung

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) wird dahingehend ergänzt, dass Kraftfahrzeuge mit weiterentwickelten automatisierten Systemen (hoch- oder vollautomatisiert) im Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Form eingesetzt und genutzt werden können, dass der Fahrzeugführer dem technischen System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übergeben kann.

C. Alternativen

Keine Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes an die sich weiterentwickelnde Technik bei der Fahrzeugsteuerung.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch dieses Gesetz entstehen für Bürgerinnen und Bürger in Einzelfällen Aufwand für die Beweisführung hinsichtlich der Frage, wer das Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt gesteuert hat. Dieser Aufwand steht im Zusammenhang mit dem bei jedem Verkehrsunfall/Ordnungswidrigkeitenverfahren entstehenden Aufwand und geht in diesem auf.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Neuer Erfüllungsaufwand für den Bund entsteht dadurch, dass das Zentrale Fahrzeugregister, das durch das Kraftfahrt-Bundesamt geführt wird, um das eindeutige Identifikationsdatum des Speichermediums (Speicher-ID) jedes Kraftfahrzeugs mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ergänzt werden muss. Es entsteht ein einmaliger Aufwand von ca. 32 Personentagen mit Kosten in Höhe von ca. 15 500 Euro.

Der Mehraufwand für den Bund wird im Einzelplan 12 erbracht.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Neuer Erfüllungsaufwand für die Länder entsteht zu einen dadurch, dass die zuständigen Kontroll- und Straßenverkehrsbehörden Datenauslesegeräte für die Ermittlung der Daten aus dem Speichermedium anschaffen müssen und zum anderen zur Durchführung entsprechende Schulungen des Personals erforderlich werden. Zudem entsteht Erfüllungsaufwand bei den örtlichen Zulassungsbehörden durch die zusätzliche Erfassung des Speicher-ID.

Da die technischen Ausprägungen insbesondere für das Auslesen der Daten aus dem Speichermedium des Kraftfahrzeugs noch nicht bekannt sind, wurde das Auslesen von Fehlerdaten aus dem Fahrzeugspeicher als vergleichbarer Sachverhalt als Anhaltspunkt für die nachfolgenden Bewertungen herangezogen. Da keine konkreten Fallzahlen ermittelbar/schätzbar sind, erfolgt eine Einzelfalldarstellung.

Unter dieser Annahme würde für die zuständigen Kontroll- und Straßenverkehrsbehörden durch die Anschaffung von Datenauslesegeräten und zur Durchführung entsprechender Schulung des Personals einmaliger Umstellungsaufwand entstehen. Die Anschaffungskosten wür-

den pro Datenauslesegerät auf ca. 10 000 Euro geschätzt werden. Unter Heranziehung mehrerer weiterer geschätzter Annahmen entsteht ein Erfüllungsaufwand in Höhe von 12,3 Mio. Euro für die Anschaffung von Datenauslesegeräten.

Bei rund 20 Stunden für die Einweisung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter würde der Einweisungsaufwand zuzüglich der Sachkosten pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter in einer Landesbehörde auf 954,80 Euro und pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter in einer Kommunalbehörde auf 990,80 Euro geschätzt werden.

Unter Heranziehung mehrerer weiterer geschätzter Annahmen entsteht ein Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 2,4 Mio. Euro für die Schulung der Mitarbeiter.

Ausgehend vom oben genannten Sachverhalt als Anhaltspunkt wird der jährliche Erfüllungsaufwand der zuständigen Kontroll- und Straßenverkehrsbehörden für die Datenauslese auf 9,95 Euro pro Fall bei einer Landesbehörde und 10,32 Euro pro Fall bei einer kommunalen Behörde geschätzt.

Es entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand bei den örtlichen Zulassungsbehörden durch die zusätzliche Erfassung des Speicher-ID, der auf ca. 212 000 Euro geschätzt wird.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Zulassungsbehörden wird in Abhängigkeit der angenommenen Neuzulassungen mit automatisierten Systemen, die eine Erfassung der Speicher-ID erfordern, auf ca. 6 000,- bis 30 000,- Euro pro Jahr geschätzt.

F. Weitere Kosten

Dieses Gesetz setzt die Speicherung von Daten voraus. Die notwendige Ausgestaltung der Speicherfunktion wird auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE) vorbereitet. Die geforderte Speicherung von Daten in Kraftfahrzeugen mit automatisierten Systemen bedeutet höhere Herstellungskosten, die üblicherweise der Verbraucher trägt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Februar 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. Januar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
Vom ...**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel ... des Gesetzes vom (BGBl. I S.) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 werden die folgenden §§ 1a, 1b und 1c eingefügt:

„§ 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.

(2) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen,

1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe - einschließlich Längs- und Querführung - das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,

2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,

3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,
 4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann und
 5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung rechtzeitig optisch, akustisch oder taktil anzeigen kann.
- (3) Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.
- (4) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden,
1. die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind und
 2. deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen in internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben sind und den darin sowie in Absatz 2 enthaltenen Vorgaben entsprechen.

§ 1b Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder
2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

§ 1c Evaluierung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird die Anwendung der §§ 1a und 1b nach Ablauf des Jahres 2019 auf wissenschaftlicher Grundlage evaluieren. Die Bundesregierung unterrichtet den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der Evaluierung.“

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Nummer 14 folgende Nummer 14a eingefügt:

„14a. die Einrichtung und die mit Zustimmung des Verfügungsberechtigten Nutzung von fahrerlosen Parksyste men im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf 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,“.

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Rechtsverordnungen auf Grund des Absatzes 1 Nummer 1, 2 oder 3 können auch erlassen werden, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr Rechnung zu tragen.“

3. § 12 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird nach den Wörtern „fünf Millionen Euro“ das Semikolon durch ein Komma ersetzt und werden folgende Wörter eingefügt:

„bei Verursachung des Schadens aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a nur bis zu einem Betrag von insgesamt 10 Millionen Euro;“.

b) In Nummer 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „Euro“ folgende Wörter eingefügt:

„bei Verursachung des Schadens aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a, nur bis zu einem Betrag von insgesamt 2 Millionen Euro.“

4. § 32 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 6 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

b) In Nummer 7 wird der Punkt am Ende gestrichen und das Wort „und“ angefügt.

c) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. für Maßnahmen zur Durchführung der Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nach diesem Gesetz oder nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften.“

5. Nach Abschnitt VI wird folgender Abschnitt VIa eingefügt:

„Abschnitt VIa Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion gemäß § 1a zeichnen nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird. Wird der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System gemäß § 1a aufgefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems auf, findet gleichfalls

eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend den internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen zu übermitteln. Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung ist auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendige ist. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass

1. die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und
2. das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind spätestens nach drei Jahren zu löschen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Angebot an technischen Systemen in Kraftfahrzeugen, die den Fahrzeugführer bei der Fahrzeugführung unterstützen, hat sich kontinuierlich weiterentwickelt. Erste bedeutende technische Entwicklungen in diesem Bereich sind technische Systeme zur Unterstützung des Fahrzeugführers entweder bei der Längsführung (Beschleunigen/Verzögern) oder bei der Querverführung (Lenken). Beispiele sind die sog. Adaptive Cruise Control (Beschleunigen/Verzögern mit Hilfe einer angepassten Abstands- und Geschwindigkeitsregelung) und das Lenken in Parklücken durch Parkassistenzsysteme, während der Fahrzeugführer nur die Längsführung steuert. Diese Systeme werden herkömmlicherweise als Assistenzsysteme bezeichnet. Inzwischen werden technische Systeme angeboten, die sowohl die Längs- als auch die Querverführung für einen gewissen Zeitraum und/oder in spezifischen Anwendungsfällen übernehmen können. Bezeichnet werden derartige Systeme als automatisierte Systeme. Als Beispiel für ein auf dem Markt angebotenes System ist der sog. Stauassistent auf der Autobahn zu nennen. Hier beschleunigt und verzögert das System das Kraftfahrzeug bis zu einer Geschwindigkeitsgrenze.

Die nun anstehende Weiterentwicklung - das System übernimmt die Längs- und Querverführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situationen - ist so ausgereift, dass das technische System in der automatisierten Phase die Aufgaben der Fahrzeugsteuerung für diesen gesamten Anwendungsfall (nicht nur für einzelne Steuergeräte) selbstständig bewältigt. Gleichzeitig erkennt es seine Grenzen. Automatisierte Systeme können und werden den Fahrzeugführer rechtzeitig zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung auffordern. Stellt zum Beispiel das automatisierte System fest, dass sich die Wetterbedingungen mit der absehbaren Folge einer Beeinträchtigung der Sensoren, die die Umgebung beobachten, verschlechtern, wird der Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert. Gleiches passiert, wenn das System erkennt, dass der spezifische Anwendungsfall enden wird.

Derartige automatisierte Systeme werden - abhängig vom Grad der Automatisierung - als hoch- oder vollautomatisierte Systeme bezeichnet. Es handelt sich bei diesen automatisierten Systemen um die vom - durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

eingesetzten - Runden Tisch Automatisiertes Fahren beschlossenen technischen Entwicklungsstufen 3 (hochautomatisiert) und 4 (vollautomatisiert).

Die Bundesregierung unterstützt das automatisierte Fahren und hat dazu im September 2015 die „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“ beschlossen. Die Strategie stellt die Potenziale des automatisierten und vernetzten Fahrens dar: Steigerung der Verkehrseffizienz, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen sowie Stärkung des Innovations- und Wirtschaftsstandortes Deutschland. Die Bundesregierung will Deutschland mit dieser Strategie auf dem Weg zum automatisierten und vernetzten Fahren weiter voranbringen und seine Vorreiterrolle sichern. Zur Umsetzung der Strategie wurden die identifizierten Maßnahmen in fünf Handlungsfelder gebündelt. Die Darstellung des Handlungsfelds Recht wird mit der Aussage eingeleitet, dass der Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge Rechtssicherheit braucht. Dies gilt „sowohl für die Autofahrer als auch für die Automobilhersteller“. Dieses Gesetz dient der Herstellung von Rechtssicherheit beim Einsatz von automatisierten Systemen im Straßenverkehr.

Mit dem vorliegenden Gesetz wird das Zusammenwirken zwischen dem Kraftfahrzeug mit der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion und dem Fahrzeugführer geregelt. Es wird klargestellt, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung zulässig ist. Wenn z. B. die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, darf es nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden. Es wird geregelt, bei welcher technischen Ausrüstung es sich um Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion handelt. Dies ist u. a. der Fall, wenn diese automatisierte Fahrfunktion in internationalen Vorschriften, wie denen der Europäischen Union oder der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe – UN-ECE), beschrieben und in Deutschland anzuwenden ist und sie den darin enthaltenen Vorgaben entspricht. Ferner wird geregelt, dass im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung die automatisierte Fahrfunktion zur Fahrzeugsteuerung verwendet werden kann, wenn der Fahrzeugführer besonders geregelte Pflichten zur unverzüglichen Wiederaufnahme der Fahrzeugsteuerung beachtet. Insoweit kann sich der

Fahrzeugführer bei bestimmungsgemäßer Nutzung einer diesen Anforderungen entsprechenden automatisierten Fahrfunktion auf deren Funktionsfähigkeit verlassen.

Für Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen, die nicht internationalen Vorschriften unterfallen, gelten die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, außer die mit diesem Gesetz eingeführten §§ 1a und 1b StVG (neu).

Hoch- und vollautomatisierte Systeme kennen ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung auf. Die Voraussetzungen für eine Aufforderung an den Fahrzeugführer sind dabei abhängig vom Grad der Automatisierung. Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, dieser Aufforderung unverzüglich nachzukommen. Daneben hat der Fahrzeugführer die Fahrzeugsteuerung bei Wegfall der für die Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion vorliegenden Voraussetzungen zu übernehmen.

Auch bei der Fahrzeugsteuerung mittels automatisierter Fahrfunktion bleibt der Fahrer des betreffenden Kraftfahrzeugs Fahrzeugführer, d. h. während der automatisierten Phase wird der Fahrzeugführer nicht durch das hoch- oder vollautomatisierte System ersetzt. Das wäre erst beim autonomen Fahren der Fall, bei dem es keinen Fahrer, sondern nur Passagiere gibt.

Die Möglichkeit der Fahrzeugsteuerung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen darf nicht zulasten anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere von möglichen Unfallopfern, gehen. Sollte den Fahrzeugführer keine Ersatzpflicht für einen Unfall treffen, bleibt es bei dem Ersatz des Schadens durch den Fahrzeughalter unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung, die kein Verschulden voraussetzt, gemäß § 7 StVG. Damit ist auch bei aufgrund von Systemversagen verursachten Unfällen mit automatisierten Fahrzeugen die Frage der Haftung im Sinne des Unfallopfers geklärt.

Die Inanspruchnahme des Halters im Wege der Gefährdungshaftung wird dazu führen, dass die Haftpflichtversicherung des Halters und die Versicherung des Herstellers klären, wer im Ergebnis die Kosten des Unfalls zu tragen hat.

Im Gegensatz zur Verschuldenshaftung ist die in § 7 StVG geregelte Gefährdungshaftung jedoch gemäß § 12 StVG auf Höchstbeträge begrenzt ist - bei Personenschäden in Höhe von fünf Mio. Euro für dasselbe Ereignis, bei Sachschäden in Höhe von einer Mio. Euro für

dasselbe Ereignis. Aus Gründen des Verkehrsopferschlutzes bei Fahrzeugen mit automatisierten Systemen gemäß § 1a StVG (neu) wird die Regelung über Höchstbeträge in § 12 StVG geändert, indem diese Beträge erhöht werden, wenn der Unfall durch ein Systemfehler verursacht wurde. Mangels vorhandener Erfahrungen über Unfälle von beteiligten Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen sind diese Höchstbeträge pauschal um 100 Prozent angehoben worden.

Mit einer Aufzeichnung, wann das automatisierte System zur Fahrzeugsteuerung eingeschaltet war und wann nicht und wann das automatisierte System den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufforderte, wird sichergestellt, dass der Fahrzeugführer sich nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen kann.

Dafür setzt dieses Gesetz die Aufzeichnung und Speicherung, ob das automatisierte System oder der Fahrzeugführer aktiv war (Systemaktivität) bzw. ob das automatisierte System den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert hat, voraus. Die notwendige Ausgestaltung der Speicherfunktion ist in den entsprechenden technischen Vorschriften zu regeln. Internationale Vorgaben¹ müssen aufgrund der grenzübergreifenden Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge - einschließlich der dortigen Vorgaben für Datenschutz und Datensicherheit - Berücksichtigung finden. Eine Regelung im nationalen Alleingang könnte ein technisches Handelshemmnis darstellen. Vorbereitungen zu den entsprechenden technischen Spezifikationen laufen inzwischen auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE). Hier erfolgt derzeit eine Anpassung der UN-ECE Regelung Nr. 79² über Lenkanlagen.

¹ Siehe „Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden“ (BGBl. 1965 II S. 857, 858, zuletzt geändert durch die Revision 2 dieses Übereinkommens, BGBl. 1997 II S. 998, 999) sowie „Übereinkommen über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können“ (BGBl. 2001 II S. 250, 251).

² Regelung über die einheitlichen Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage im Rahmen des Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeugen(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden.

Neue technische Entwicklungen bewegen sich inzwischen hin zu einem fahrerlosen Parken. Mit diesem Gesetz wird im StVG eine Ermächtigungsgrundlage für eine nähere rechtliche Ausgestaltung der Einrichtung und Nutzung von fahrerlosen Parksyste­men geschaffen.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) des Grundgesetzes (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert es, dass sowohl die Zulassung von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen als auch Haftungsfragen sowie Fragen zum zulässigen Verhalten des Fahrzeugführers bundeseinheitlich geregelt werden.

Der Straßenverkehr gehört zu den Lebensbereichen, die über die Grenzen eines Landes hinausgehen und gerade nicht von örtlichen oder regionalen Besonderheiten einzelner Länder geprägt sind und auch nicht geprägt sein sollten. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

IV. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand des Bundes

Durch die Anfügung von Nummer 8 neu in § 32 Straßenverkehrsgesetz (StVG) muss das Zentrale Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt um das eindeutige Identifikationsdatum des Speichermediums (Speicher-ID) ergänzt werden, so dass jedes Speichermedium eindeutig einem bestimmten Kraftfahrzeug und Halter zugeordnet wird. Es entsteht ein einmaliger Aufwand von ca. 32 Personentagen für eine Stelle im gehobenen Dienst (Entgeltgruppe E 11); dadurch entstehen Kosten in Höhe von ca. 15 500 Euro. Dieser Mehraufwand wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

2. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Die technischen Ausprägungen im Hinblick auf das Auslesen der Daten aus dem Speichermedium des Fahrzeugs gemäß § 63a StVG (neu) sind noch nicht bekannt, daher wurde das

vergleichbare Auslesen von Fehlerdaten aus dem Fahrzeugspeicher als Anhaltspunkt zur Bewertung herangezogen. Da keine konkreten Fallzahlen ermittelbar/schätzbar sind, erfolgt eine Einzelfalldarstellung.

Ausgehend von den Schätzungen zum Auslesen von Fehlerdaten würde für die zuständigen Kontroll- und Straßenverkehrsbehörden durch die Anschaffung von Datenauslesegeräten und zur Durchführung einer entsprechenden Schulung des Personals einmaliger Umstellungsaufwand entstehen. Die Anschaffungskosten für ein solches Gerät würden auf ca. 10 000 Euro pro Gerät geschätzt werden.

Unter der Annahme, dass es in allen Bundesländern rund 100 Polizeipräsidien gibt und frei geschätzt in jedem Präsidium durchschnittlich fünf Dienststellen ein Auslesegerät anschaffen, würde für die Anschaffung ein Erfüllungsaufwand von rund 5 Mio. Euro entstehen.

Da Zulassungsbehörden und die Fahrerlaubnisbehörden häufig Teil der Straßenverkehrsbehörden sind, es rund 610 Fahrerlaubnisbehörden, aber 730 Zulassungsbehörden gibt, wird von rund 730 Straßenverkehrsbehörden ausgegangen. Es würde dort somit ein Erfüllungsaufwand von rund 7,3 Mio. Euro entstehen. Insgesamt ergäbe sich ein Erfüllungsaufwand für die Anschaffung von Datenauslesegeräten in Höhe von rund 12,3 Mio. Euro.

Zudem werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den zuständigen Behörden über die Änderungen informiert werden müssen, da sich die Einführung eines solchen Datenauslesegeräts auf Ihre Arbeit auswirken wird. Bei rund 20 Stunden für die Einweisung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird der Einweisungsaufwand zuzüglich der Sachkosten pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter in einer Landesbehörde auf 954,80 Euro und pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter in einer Kommunalbehörde auf 990,80 Euro geschätzt.

Abgeleitet von den obigen Annahmen, dass für die Verkehrspolizei rund 500 Datenauslesegeräte angeschafft werden und pro Gerät zwei Mitarbeiter geschult werden, würde bei einem Schulungsaufwand von rund 955,- Euro pro Mitarbeiter insgesamt ein Aufwand von rund 955 000 Euro anfallen, bei den angenommenen 730 Straßenverkehrsbehörden bei einem Schulungsaufwand von rund 990,- Euro in Höhe von 1,45 Mio. Euro. Insgesamt würde ein Erfüllungsaufwand für die Mitarbeiterschulung in Höhe von 2,4 Mio. Euro entstehen.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der zuständigen Kontroll- und Straßenverkehrsbehörden wird sich durch das Auslesen der Daten aus dem Speichergerät ändern. Nach Schätzung eines Mittelwertes zum Auslesen der Fehlerdaten aus dem Fahrzeugspeicher, erfordert das Ausle-

sen der Daten 12,5 Minuten pro Fall. Dies bedeutet einen Erfüllungsaufwand von 9,95 Euro pro Fall bei einer Landesbehörde und von 10,32 Euro pro Fall bei einer kommunalen Behörde.

Zudem entsteht bei den örtlichen Zulassungsbehörden mit der neuen Regelung in Nummer 8 von § 32 StVG ein einmaliger Umstellungsaufwand durch die zusätzliche Erfassung des eindeutigen Identifikationsdatums des Speichermediums (Speicher-ID). Zwar sind laut früheren Recherchen Änderungen am Fachverfahren, die aufgrund einer verbindlich umzusetzenden Rechtsänderung notwendig werden, nach Angaben von IT-Dienstleistern im Regelfall von den Wartungsverträgen gedeckt. Soweit sich aus der Änderung des StVG also ergibt, dass die Zulassungsbehörden zur Eingabe der Speicher-ID rechtlich verpflichtet sind, kann angenommen werden, dass den Zulassungsbehörden kein Umstellungsaufwand für deren Aufnahme ins Fachverfahren entsteht.

Mangels näherer Informationen soll allerdings für die zusätzliche Erfassung des eindeutigen Identifikationsdatums für die Darstellung des einmaligen Umstellungsaufwandes davon ausgegangen werden, dass in rund 50 % der 425 Hauptstellen der Zulassungsbehörden entsprechende Wartungsverträge mit IT-Dienstleistern abgeschlossen sind, die Änderungen am Fachverfahren der Behörden abdecken. Für die anderen 212 Hauptstellen der Zulassungsbehörden bedeutet das in Anlehnung an bisherige Ex-ante-Schätzungen grob geschätzt, dass für die Inanspruchnahme eines externen IT-Dienstleisters (hier des Fachverfahrensherstellers) ein branchenüblicher Tagessatz von rund 1 000 Euro in Ansatz zu bringen ist. Unter diesen Annahmen wird somit der einmalige Umstellungsaufwand auf ca. 212 000 Euro geschätzt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand wurde anhand der ausgewerteten Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen geschätzt. Schätzt man frei, dass rund 5 % der neu zugelassenen Fahrzeuge künftig mit einem entsprechenden automatisierten System ausgestattet sein werden, müssten die Zulassungsbehörden jährlich rund 185 000 Speicher-ID eingeben und mit den übrigen Fahrzeugdaten an das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) übermitteln.

Da derzeit keine Angaben über die Anzahl der Stellen einer solchen Speicher-ID gemacht werden können, lässt sich der zusätzliche Zeitaufwand während des Zulassungsvorgangs nur grob schätzen. Für die Berechnung wird die freie Annahme getroffen, dass die zusätzliche

Eingabe und deren Prüfung pro Speicher-ID nur wenige Sekunden Zeitaufwand verursachen. Ausgehend von durchschnittlichen Lohnkosten der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter von 27,90 Euro pro Stunde (mittlerer Dienst auf kommunaler Ebene) und einschließlich der Arbeitsplatzpauschale der Verwaltung beläuft sich der zusätzliche Erfüllungsaufwand für die Eingabe einer Speicher-ID auf rund 30 000 Euro. Bei angenommenem 1 % der Neuzulassungen mit automatisierten Systemen beläuft sich der jährliche Erfüllungsaufwand auf rund 6 000,- Euro. Für die abschließende Übermittlung der Speicher-ID ans KBA zur Speicherung im ZFZR wird kein zusätzlicher Zeitaufwand angesetzt, da die Übermittlung voraussichtlich gemeinsam mit den übrigen Fahrzeug- und Halterdaten erfolgen und keinen manuellen Aufwand erfordern wird.

V. Weitere Kosten

Die Notwendigkeit zur Aufzeichnung, wann das automatisierte System an welchem Ort aktiv war und wann nicht bzw. wann es den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert hat, wird zu höheren Herstellungskosten führen, die üblicherweise im Ergebnis der Verbraucher zu tragen hat. Ob die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen gemäß § 12 Straßenverkehrsgesetz (StVG) Auswirkungen auf die Höhe von Versicherungsprämien haben wird, kann mangels entsprechender Daten derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

VI. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Von der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens wird eine Steigerung der Verkehrseffizienz und eine Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen erwartet. Ferner wird von einer Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgegangen. Zudem soll die Vorreiterrolle

Deutschlands beim automatisierten und vernetzten Fahren für den Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften:

I. Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - StVG)

1. Zu Nummer 1: § 1a, § 1b und § 1c StVG (neu)

§ 1a StVG (neu)

Der neu eingefügte §1a StVG stellt in seinem Absatz 1 klar, dass der Betrieb hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen zulässig ist unter der Voraussetzung, dass eine bestimmungsgemäße Verwendung erfolgt. Anders als in § 1 Absatz 1 StVG wird hiermit nicht der Betrieb eines Kraftfahrzeugs, das mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen ausgestattet ist, im öffentlichen Straßenverkehr an sich, sondern nur der Betrieb mittels dieser technischen Funktionen geregelt.

Die bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion ist dabei abhängig vom vorgesehenen Einsatz und vom Grad der Automatisierung. So darf z. B. ein Kraftfahrzeug nicht mittels einer automatisierten Fahrfunktion auf Landstraßen betrieben werden, wenn das System nur für den Einsatz auf Autobahnen vorgesehen ist. Die Systembeschreibung des Fahrzeugs muss über die Art der Ausstattung mit automatisierter Fahrfunktion und über den Grad der Automatisierung unmissverständlich Auskunft geben, um den Fahrer über den Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung zu informieren.

In Absatz 2 werden Kraftfahrzeuge mit weiterentwickelter automatisierter (hoch- oder vollautomatisierter) Fahrfunktion definiert. Hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen zeichnen sich dadurch aus, dass sie zur Bewältigung der Fahraufgabe (einschließlich Längs- und Querführung) nach Aktivierung durch den Fahrzeugführer die Fahraufgabe übernehmen können, aber jederzeit durch den Fahrzeugführer übersteuerbar oder deaktivierbar sind, das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen können und ihm das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung optisch, akustisch oder taktil anzeigen können.

Die eingesetzte hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion muss zudem in der Lage sein, während seines Betriebs die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften einzuhalten. Nur wenn normativ, insbesondere durch entsprechende Zulassungsanforderungen, und praktisch gewährleistet ist, dass das System sich im Straßenverkehr regelkonform verhält und damit andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden, erscheint es angezeigt, den Sorgfaltsmaßstab für den Fahrer im Sinne des § 1b zu modifizieren.

Je nach Grad der Ausprägung derartiger Fahrfunktionen kann diese technisch der Hoch- oder Vollautomation zugeordnet werden. Bei der Entwicklung der technischen Ausgestaltung von Kraftfahrzeugen handelt es sich um einen Prozess der kontinuierlichen Fahrzeugautomation. Funktionalitäten zur Bewältigung bestimmter Fahrsituationen werden stetig vervollständigt und herstellerabhängig in Kraftfahrzeuge verbaut.

Eine Unterscheidung zwischen hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen ist daher für die hier vorzunehmenden Regelungen nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig.

§ 1a Absatz 3 StVG (neu) dient der Klarstellung, dass bei hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen – im Gegensatz zum autonomen Fahren – auf einen Fahrzeugführer nicht ganz verzichtet werden kann. Jedoch gibt es Fahrphasen, in denen das System das Fahrzeug steuert.

Die Regelung in Absatz 4 von § 1a StVG (neu) stellt klar, dass wie alle anderen Kraftfahrzeuge auch Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen die in § 1 Absatz 1 StVG geregelten Voraussetzungen zur Zulassung für den Betrieb auf öffentlichen Straßen erfüllen müssen. Insbesondere bedürfen sie einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung. Diese wird nur erteilt, wenn die notwendigen technischen Voraussetzungen erfüllt sind. Dementsprechend dürfen auch Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion unter den Voraussetzungen des § 1 Absatz 1 StVG auf öffentlichen Straßen betrieben werden, auch dann, wenn die hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen noch nicht in internationalen technischen Vorschriften geregelt sind.

Die Regelung in § 1a Absatz 4 Nummer 2 StVG (neu) hinsichtlich der internationalen Vorschriften ist insbesondere in Verbindung mit den in § 1b StVG (neu) geregelten Pflichten

zu sehen. Bei Kraftfahrzeugen, deren automatisierte Fahrfunktion internationalen Vorschriften gemäß § 1a Absatz 4 Nummer 2 StVG (neu) entspricht, ist im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung gemäß § 1a Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 StVG (neu) die Nutzung der automatisierten Fahrfunktion zur Fahrzeugsteuerung zulässig, solange der Fahrzeugführer dabei die Pflichten nach § 1b StVG (neu) beachtet.

Für Kraftfahrzeuge, deren automatisierte Fahrfunktion nicht internationalen Vorschriften entspricht, die aber gemäß § 1 Absatz 1 StVG zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, gelten nicht die Regelungen in §§ 1a und 1b StVG (neu), sondern die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Auch bei diesen Kraftfahrzeugen können vorhandene automatisierte Fahrfunktionen verwendet werden, solange die Verwendung sich im Rahmen der allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften bewegt.

§ 1b StVG (neu)

§ 1b StVG (neu) regelt die Pflichten des Fahrzeugführers bei der Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a StVG (neu).

Gemäß Nummer 1 von § 1b StVG (neu) ist der Fahrzeugführer zur unverzüglichen Übernahme der Fahrzeugsteuerung verpflichtet, wenn er durch das System zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert wird.

Die Verpflichtung zur unverzüglichen Übernahme der Fahrzeugsteuerung trifft den Fahrzeugführer gemäß Nummer 2 von § 1b StVG (neu) dann, wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr gegeben sind. 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. Außerdem wird die Regelung greifen bei technischen Störungen (z. B. fahrzeugseitige Warnungen jenseits der Aufforderung nach Nummer 1) und sonstigen

Störungen im Betrieb des Fahrzeugs (z. B. Reifenplatzer), die klar erkennbar sind. Stellt der Fahrzeugführer Unregelmäßigkeiten im Fahrverhalten fest, muss er von sich aus reagieren.

§ 1c StVG (neu)

Dieses Änderungsgesetz zur Regelung des Zusammenwirkens von Fahrer und hoch- oder vollautomatisierten Systemen ist ein in die Zukunft gerichtetes Gesetz. Im Lichte der weiteren Entwicklungen auf diesem Gebiet sollen die Regelungen der §§ 1a und 1b StVG (neu) nach Ablauf des Jahres 2019 evaluiert werden.

Zu Nummer 2: Ergänzung von § 6 Absatz 1 StVG durch Nummer 14a (neu) und § 6 Absatz 4 StVG durch Absatz 4a (neu)

Zu Buchstabe a: § 6 Absatz 1 Nummer 14a StVG (neu)

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Einsatz von vollautomatisierten Fahrfunktionen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich in komplexen Verkehrsumgebungen wie Parkflächen in näherer Zukunft ein realistisches Szenario darstellt. Inzwischen bewegen sich die Entwicklungen schon hin zu einem fahrerlosen Parken. Mit dieser Regelung wird eine Ermächtigungsgrundlage für eine nähere rechtliche Ausgestaltung zur Einrichtung und Nutzung von derartigen fahrerlosen Parksyste men geschaffen. Zugleich wird geregelt, dass die Nutzung solcher Parksyste me nur mit Zustimmung des Verfügungsberechtigten der Parkflächen erfolgen darf.

Zu Buchstabe b: § 6 Absatz 4a StVG (neu)

Mit dieser Regelung wird eine Ermächtigungsgrundlage für eine nähere rechtliche Ausgestaltung des Fahrerlaubnisrechts (§ 6 Absatz 1 Nr. 1 StVG), der Zulassung von Fahrzeugen einschließlich ihrer technischen Überwachung hinsichtlich Zweck, Inhalt und Ausmaß (§ 6 Absatz 1 Nr. 2 StVG), und der Straßenverkehrsordnung (StVO), Fahrerlaubnisverordnung (FeV), Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und einige weitere Ausführungsbestimmungen (§ 6 Absatz 1 Nr. 3 StVG) geschaffen, sodass besondere Anforderungen des hoch- oder vollautomatisierten Fahrens, insbesondere auch zur IT-Sicherheit, auf diesen Gebieten Berücksichtigung finden können.

Zu Nummer 3: Ergänzung von § 12 StVG

Die Ergänzung von § 12 StVG dient dem Schutz des Opfers eines Unfalls im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Fahrzeugs mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen gemäß § 1a StVG (neu). Bei Unfällen, die mit derartigen Fahrzeugen aufgrund eines Systemversagens verursacht werden, wird die Haftungshöchstgrenze in § 12 StVG erhöht. Mangels vorhandener Erfahrungen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen sind diese Höchstbeträge pauschal um 100 Prozent angehoben worden.

Da den Fahrzeugführer im Falle eines unvermeidbaren Unfalls aufgrund technischen Versagens kein Verschulden trifft und dieser somit weder gemäß § 823 BGB noch gemäß § 18 StVG für den Ersatz des Schadens eintritt, verbleibt es bei einer Pflicht zum Schadensersatz durch den Halter des Kraftfahrzeugs gemäß § 7 StVG (Gefährdungshaftung). Die Erhöhung des Haftungshöchstbetrags erscheint in diesen Fällen angezeigt, weil die der Höhe nach unbeschränkte verschuldensabhängige Haftung des Fahrers entfällt.

Zu Nummer 4: Ergänzung von § 32 Absatz 1 StVG § 32 Absatz 1 StVG wird um eine Nummer 8 ergänzt. Durch die Ergänzung der Zweckbestimmung für Maßnahmen zur Durchführung der Datenverarbeitung (dazu § 63a StVG (neu)) bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen wird sichergestellt, dass die Speicher-ID in dem Zentralen Fahrzeugregister gespeichert werden darf.

Zu Nummer 5: Einfügung des Abschnitts VIa Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug

Mit § 63a StVG (neu) wird sichergestellt, dass der Fahrzeugführer sich nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen kann. Gleichzeitig ermöglicht die Regelung es dem Fahrzeugführer, einen gegen ihn erhobenen Schuldvorwurf sogar positiv zu entkräften, sollte z. B. ein Unfall ausschließlich auf ein Systemversagen zurückzuführen sein. Durch die Berücksichtigung der internationalen technischen Vorgaben³ wird Anpassungen der UN-ECE Regelungen im nationalen Recht Rechnung getragen.

Absatz 2 des § 63a StVG (neu) regelt die Übermittlung und Verarbeitung der aufgezeichneten Daten für Kontrollen. Daneben bleibt das Zugangsregime nach anderen

³ Vgl. Fußnote 1

Vorschriften, wie zum Beispiel der Strafprozeßordnung (StPO) unberührt. Die Verpflichtung zur Übermittlung der Daten trifft den Datenverantwortlichen.

Schließlich wird geregelt, dass die zu übermittelnden Daten auf das für die Zweckerreichung notwendige Maß begrenzt werden müssen. Die nach Absatz 1 aufgezeichneten Daten werden gesondert aufgezeichnet und nur bei Erforderlichkeit den zuständigen Behörden zugänglich gemacht. So wäre es nicht statthaft, zur Klärung der Verantwortung im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch die für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden alle gespeicherten Daten oder beispielsweise bei allgemeinen verdachtsfreien Verkehrskontrollen überhaupt die gemäß § 63a Absatz 1 StVG (neu) aufgezeichneten Daten zu übermitteln. Vielmehr dürfen nur die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten an die zuständigen Behörden übermittelt und von diesen gespeichert und genutzt werden, die in zeitlicher Hinsicht im Zusammenhang mit der in Rede stehenden Kontrolle oder Überprüfung stehen. Hierdurch wird die Beachtung des datenschutzrechtlichen Bestimmtheitsgebots und der Zweckfestlegung sichergestellt.

Absatz 3 gibt Beteiligten an einem Unfall (Dritte), in dem potenziell Fahrzeuge mit automatisierten Systemen verwickelt sind, die Möglichkeit, die aufgezeichneten Daten zu erhalten.

Der in Absatz 2 Satz 2 enthaltene Grundsatz der Zweckbestimmung und Begrenzung der Datenübermittlung auf das zwingend erforderliche Maß ist auch bei der Übermittlung an Dritte zu berücksichtigen. Die durch die Regelung im Umfang begrenzte Übermittlung der gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten an Dritte darf nur erfolgen, wenn der Dritte glaubhaft macht, dass die Daten zu dem im Gesetz genannten Zweck erforderlich sind, und zudem glaubhaft macht, dass das betreffende Fahrzeug an dem Ereignis beteiligt war. Letzteres reicht aus, weil ansonsten eine Rechtswahrnehmung nur möglich wäre, wenn bereits unbestritten feststände, dass das in Rede stehende Fahrzeug an dem Schadensereignis beteiligt gewesen ist. Es handelt sich um einen materiell-rechtlichen Auskunftsanspruch, dessen Beweismaß auf die Glaubhaftmachung des Dritten begrenzt ist.

Absatz 4 regelt die regelmäßigen Löschfristen der gespeicherten Daten. Die Frist von drei Jahren orientiert sich an den Verjährungsfristen aus unerlaubter Handlung gemäß § 195 BGB und der Regelung in § 14 StVG.

Detaillierte Regelungen zum Datenspeicher, u. a. zur technischen Ausprägung, werden in entsprechenden Rechtsverordnungen (vgl. die neue Ermächtigungsgrundlage in § 6 Absatz 4a StVG) vorgenommen.

II. Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

Auch wenn die automatisierten Fahrfunktionen der in § 1a Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) (neu) beschriebenen Kraftfahrzeuge heute noch nicht in den internationalen Vorschriften beschrieben sind, auf die § 1a Absatz 4 Nummer 2 StVG (neu) verweist, können Kraftfahrzeuge mit derartigen Fahrfunktionen bei Vorliegen einer Typgenehmigung im öffentlichen Straßenverkehr betrieben werden. Erst § 1a Absatz 4 StVG (neu) gibt die besonderen, zuvor beschriebenen Anforderungen für die Anwendung von § 1a Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 StVG (neu) vor. Dies schafft für Autofahrer und die Automobilindustrie zum einen Rechtssicherheit und zum anderen Klarheit über die Pflichten bei dem Gebrauch bereits am Markt erhältlicher Kraftfahrzeuge mit ähnlichen, jedoch nicht den Vorgaben des § 1a Absatz 4 Nummer 2 StVG (neu) entsprechenden Funktionen. Die nicht immer für den Verbraucher durchschaubare Bewerbung derartiger Produkte sowie Fälle eines fahrlässigen Gebrauchs in jüngster Vergangenheit gebieten eine klare gesetzliche Regelung bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR

**Entwurf eines X. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
(NKR-Nr. 3894, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	kein Erfüllungsaufwand
Wirtschaft	kein Erfüllungsaufwand
Verwaltung	
Bund	
Einmaliger Erfüllungsaufwand	15.500 Euro
Länder	
Einmaliger Erfüllungsaufwand	6 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand	teilweise quantifiziert (9,95 Euro pro Fall)
Kommunen	
Einmaliger Erfüllungsaufwand	8,9 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand	teilweise quantifiziert (10,32 Euro pro Fall)
Evaluierung	keine Evaluierung vorgesehen
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand transparent sowie nachvollziehbar dargestellt.	

II. Im Einzelnen

Die Bundesregierung will die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die Potenziale des hoch- und vollautomatisierten Fahrens in Deutschland ausgeschöpft werden können und dass rechtliche Hürden der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeugsteuerung und ihrem praktischen Einsatz nicht im Wege stehen. Mit dem vorliegenden Regelungsentwurf sollen die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen werden, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion auf deutschen Straßen im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung zulässig ist. Dazu ist es erforderlich, Fragen der Zulassung von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen, normkonformen Fahrverhaltens sowie der Haftung gesetzlich zu regeln.

II.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Verwaltung

Bund

Einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 15.500 Euro ergibt sich beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) durch eine geringfügige Erweiterung des Zentralen Fahrzeugregisters um die Speicher-ID eines bestimmten Kraftfahrzeugs und Halters. Diese Änderung kann intern umgesetzt werden (32 Personentagen, gD).

Länder

Einmaliger Umstellungsaufwand ergibt sich in Höhe von ca. 6 Mio. Euro insgesamt. Davon entfallen 5 Mio. Euro auf das Erfordernis der Ausstattung der ca. 500 Dienststellen der Polizei mit Datenauslesegeräten (Kosten pro Auslesegerät ca. 10.000 Euro). Da gesicherte Erkenntnisse über den Ausrüstungsbedarf der Behörden erst in einigen Jahren vorliegen werden, geht diese Schätzung von einer Mindestausstattung von einem Datenauslesegerät pro Behörde aus. Abgeleitet daraus ergibt sich des Weiteren ein Schulungsaufwand in Höhe von ca. 955.000 Euro (2 Mitarbeiter pro Dienststelle, 20h/ 955 Euro pro Mitarbeiter).

Jährlicher Erfüllungsaufwand entsteht durch die Notwendigkeit des Auslesens von Daten aus dem Speichermedium im Falle eines Unfalles. Auf der Annahme einer mittleren Dauer von 12,5 Minuten pro Auslesevorgang werden die Kosten pro Fall bei einer Landesbehörde bei 10,32 Euro pro Fall angesetzt. Eine Schätzung jährlicher Fallzahlen beruhend auf einer tragfähigen, praxisgerechten Präzisierung der Annahmen und einer darauf beruhenden Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwandes liegen nicht vor. Der Grund hierfür ist, dass der technische Entwicklungsstand für den Anwendungsfall dieser gesetzlichen Vorschriften noch nicht absehbar ist und dass die Konkretisierung deutscher Vorschriften für diesen Regelungsbereich auch von der Entwicklung internationaler Konventionen (EU, UN-ECE) abhängt. Der NKR nimmt auf Basis eines Szenarios für diesen Teilbereich des jährlichen Erfüllungsaufwandes jedoch eine geringe Größenordnung an:

Szenarienanalyse jährlicher Erfüllungsaufwand Länder: Unter der Annahme, dass 1% / 5% aller jährlichen Neuzulassungen über ein automatisiertes Fahrzeugsteuerungssystem verfügten (d.h. 37.000 Fahrzeuge/ 185.000 Fahrzeuge) und davon wiederum jeweils 0,5% in einen Unfall verwickelt seien, der ein Auslesen des Speichermediums seitens einer Landesbehörde erforderte, entstünde für die Landesverwaltung ein geringer jährlicher Erfüllungsaufwand von jeweils 1.900 Euro/ 9.500 Euro.

Kommunen

Einmaliger Umstellungsaufwand ergibt sich in Höhe von ca. 8,9 Mio. Euro insgesamt. Da gesicherte Erkenntnisse über den Ausrüstungsbedarf der Behörden erst in einigen Jahren vorliegen werden, geht diese Schätzung von einer Mindestausstattung von einem Datenauslesegerät pro Behörde aus. Davon entfallen 7,3 Mio. Euro auf das Erfordernis der Ausstattung der ca. 730 Zulassungsbehörden (Kosten pro Auslesegerät ca. 10.000 Euro).

Des Weiteren ergibt sich ein Schulungsaufwand für kommunale Behördenmitarbeiter in Höhe von 1,4 Mio. Euro (2 Mitarbeiter pro Behörde, rund 20h/ 990,80 Euro je Mitarbeiter).

Hinzu kommen geringfügige Änderungen am Fachverfahren der Zulassungsbehörden durch die zusätzliche Erfassung der eindeutigen Speicher-ID, die IT-Umstellungsaufwand in den Zulassungsbehörden verursacht. In etwa 50 % der 425 Hauptstellen der Zulassungsbehörden sind die Kosten für die Umstellungsarbeiten durch entsprechende Wartungsverträge mit IT-Dienstleistern abgedeckt. Ausgehend von einem branchenüblichen Tagessatz von ca. 1.000 Euro pro Hauptstelle für die IT-Umsetzung wird der Umstellungsaufwand auf ca. 212.000 Euro geschätzt.

Jährlicher Erfüllungsaufwand entsteht durch die Notwendigkeit des Auslesens von Daten aus dem Speichermedium im Falle eines Unfalles. Auf der Annahme einer mittleren Dauer von 12,5 Minuten pro Auslesevorgang werden die Kosten pro Fall bei einer Landesbehörde bei 9,95 Euro pro Fall angesetzt. Eine Schätzung jährlicher Fallzahlen, die eine Hochrechnung des jährlichen Erfüllungsaufwandes erlauben würde, liegt aufgrund unklarer Schätzgrundlagen nicht vor. Der NKR geht aufgrund einer Szenarienanalyse von kleinen Größenordnungen aus:

Szenarienanalyse jährlicher Erfüllungsaufwand Kommunen: Unter der Annahme, dass 1%/ 5% aller jährlichen Neuzulassungen von Fahrzeugen über ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrzeugsteuerungssystem verfügten (d.h. 37.000 Fahrzeuge/ 185.000 Fahrzeuge) und davon wiederum jeweils 0,5% in einen Unfall verwickelt seien, der ein Auslesen des Speichermediums seitens einer kommunalen Behörde erforderte, entstünde für die Kommunen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 1.800 Euro/ 9.000 Euro.

Des Weiteren entsteht geringfügiger jährlicher Erfüllungsaufwand durch die Eingabe jeder neuen Speicher-ID durch die Sachbearbeiterinnen (mD, wenige Sekunden pro Fall), um diese elektronisch an das Kraftfahrzeugregister im KBA zu übermitteln.

II.5. Evaluierung

Eine Evaluierung des Regelungsvorhabens ist derzeit nicht vorgesehen. Laut Staatssekretärsbeschluss vom 23.01.2013 kann eine Evaluierung bei besonderer politischer Bedeutung eines Vorhabens, großen Unsicherheiten über dessen Wirkungen oder dessen konkreten Verwaltungsvollzug angezeigt sein. Der NKR regt deshalb an, eine künftige Evaluierung dieses Regelungsbereiches im Blick zu behalten.

In Anbetracht des unklaren technischen Entwicklungsstandes für den Anwendungsfall dieser gesetzlichen Vorschriften und der noch ausstehenden Konkretisierung deutscher Vorschriften für diesen Regelungsbereich in Abhängigkeit von der Entwicklung internationaler Konventionen (EU, UN-ECE) hat das Ressort den Erfüllungsaufwand

nicht vollständig quantifiziert. Darüber hat der NKR mit dem Ressort Einvernehmen erlangt. Ausgehend von Szenarien geht der NKR allerdings davon aus, dass der jährliche Erfüllungsaufwand in diesem Teilbereich gering sein dürfte.

Alle dargestellten Erfüllungsaufwände sind transparent und nachvollziehbar dargestellt.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatte