

Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger

Geschäftsführer

Deutscher Bundestag

**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Ausschussdrucksache

18(15)486-A

Stellungnahme zur 101. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 20.03.2017



Dresden, den
15.03.2017

Mitglied des Deutschen Bundestages
MdB Herr Martin Burkert
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Schriftliche Stellungnahme zum Thema „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Drucksache 18/11300“ zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages vom 20.03.2017

Geschäftszeichen: PA 15/

Sehr geehrter Herr Burkert,

anbei erhalten Sie meine schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages vom 20.03.2017.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Bönninger

Anlagen

schriftliche Stellungnahme
Formulierungsvorschlag StVG-ÄndG BT-Drs. 18/11300



Öffentliche Anhörung zum Thema

„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes Drucksache 18/11300“

in der Sitzung des Ausschusses vom 20. März 2017

Sachverständiger: Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger
Geschäftsführer FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Amtlich anerkannter Sachverständiger für den
Kraftfahrzeugverkehr

Datum: 16. März 2017



Schriftliche Stellungnahme

zur Drucksache des Bundestages 18/11300

Vorbemerkung

Der Bundestag plant eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit dem Ziel, das Zusammenwirken zwischen dem Kraftfahrzeug mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen (Chauffeurfunktionen) und dem Fahrzeugführer zu regeln. Weiterhin soll klargestellt werden, bei welcher technischen Ausrüstung es sich um ein Kraftfahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierten Chauffeurfunktionen handelt und dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels einer derartigen Chauffeurfunktion im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung zulässig ist.

Generell halten wir die Formulierung „Fahrzeugsteuerung“ als Ergänzung zu dem bisher verwendeten Begriff „Fahrzeugführer“ für missverständlich. Der Begriff der „Fahrzeugsteuerung“ wird bisher für die technischen Aspekte, welche die „Steuergeräte“ betreffen, verwendet.

Es ist zu erwähnen, dass neben den technischen Entwicklungen im Automobilbau auch die Entwicklungen in der Informationsverarbeitung, der Telekommunikation und der Infrastruktur (z.B. Parksysteme) zu Szenarien führen, in denen es technisch möglich ist, dass in bestimmten Verkehrssituationen die selbstständige Steuerung eines Fahrzeugs zur Bewältigung von Fahraufgaben von technischen Systemen übernommen wird (Automatisierung).

Für die Bewältigung von Fahraufgaben, wie z.B.

- der Regelung des Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug
- der Regelung der Bremswirkung bei glatter Straße
- dem Stabilisieren des Fahrzeugs bei Kurvenfahrt
- dem Notbremsen

stehen dem Fahrer seit geraumer Zeit eine Reihe von (teil)automatisierten Funktionen als Assistenzfunktionen zur Verfügung.



Bei der Nutzung dieser Assistenzfunktionen gibt der Fahrzeugführer einen Teil der Fahrzeugsteuerung an das System ab, muss jedoch die Bewältigung der Fahraufgabe in jeder Verkehrssituation überwachen und jederzeit entsprechend handeln. Die Möglichkeit der Übersteuerung oder Deaktivierung derartiger Assistenzsysteme durch den Fahrer ist nicht in jedem Fall sinnvoll (z.B. für ABS, ESP, AEBS) und deshalb differenziert zu regeln.

Für die Bewältigung von Fahraufgaben, wie z.B.

- das Fahren im Stau
- das Fahren auf Autobahn mit und ohne Überholvorgängen

stehen dem Fahrer zukünftig eine Reihe von (hoch- und voll)automatisierten Fahrfunktionen als Chauffeurfunktionen zur Verfügung.

Bei der Nutzung dieser Chauffeurfunktionen gibt der Fahrzeugführer die komplette Fahrzeugsteuerung an das System ab. Dabei muss der Fahrzeugführer die Bewältigung der Fahraufgabe und die jeweilige Verkehrssituation nicht mehr überwachen.

Die Möglichkeit der Übersteuerung oder Deaktivierung derartiger Chauffeursysteme durch den Fahrer sollte in der Einführungszeit solange vorgeschrieben werden, bis Erkenntnisse vorliegen, die eine solche Forderung erübrigen. Darüber hinaus ist u.a. beabsichtigt, eine elektronische Schnittstelle zu nutzen, wie sie heute bereits von Sachverständigen bei der Hauptuntersuchung mittels eines sogenannten HU-Adapters (Kosten ca. 1000 Euro) genutzt wird.

Das vorliegende Gesetzgebungsverfahren, das insbesondere auch der Herstellung von Rechtssicherheit beim Einsatz von automatisierten Chauffeurfunktionen im Straßenverkehr dienen soll, ist grundsätzlich zu begrüßen. Einzelne Punkte des Gesetzentwurfs erscheinen jedoch unvollständig und überarbeitungsbedürftig.



I. Anmerkungen zu einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs

1. Zu § 1a StVG (neu) – Definition von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

Informationspflicht und -hilfe für den Nutzer – Fahrzeugausstattung,

Aktivierter Modus der Automatisierung und bestimmungsgemäßer Gebrauch

§ 1a Abs. 1 erlaubt die komplette Fahrzeugsteuerung durch das System dann, wenn es bestimmungsgemäß verwendet wird. Nach der Gesetzesbegründung obliegt es allein dem Fahrzeugführer, sich über die Art der Ausstattung und den Grad der Automatisierung zu informieren. Um dieser Pflicht nachzukommen, muss klargestellt werden, dass hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen – nach ihrer Beschaffenheit eindeutig und intuitiv erfassbar – dem Nutzer den aktivierten Modus der Automatisierung jederzeit anzeigen müssen und er beispielsweise über das Infotainmentsystem über die bestimmungsgemäße Nutzung informiert wird. Nur dies rechtfertigt die Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen Fahrer und System und die hieraus resultierende Haftung.

Ebenso muss für den Nutzer eindeutig und intuitiv erkennbar sein, worin genau die bestimmungsgemäße Verwendung der Fahrfunktion im Sinne des Abs. 1 besteht. Nach der Begründung (S. 17) hängen die bestimmungsgemäße Verwendung und damit das ordnungsgemäße Verhalten des Fahrers vom vorgesehenen Einsatz des Systems ab. Dann muss dies seitens des Herstellers auch deutlich angezeigt werden. Es erscheint nicht zumutbar, dass sich der Fahrzeugführer selbst und eigeninitiativ nur anhand der Systembeschreibung über die Art der Ausstattung mit der automatisierten Fahrfunktion und deren bestimmungsgemäße Verwendung selbst informieren muss, wie es die Gesetzesbegründung vorsieht.

In § 1a Abs. 1 Nr. 5 wird festgelegt, dass das System dem Fahrzeugführer das Erfordernis der Fahrzeugbedienung rechtzeitig optisch, akustisch oder taktil anzeigen kann. In der Literatur findet sich keine einheitliche Abgrenzung und Klassifikation der taktilen Anzeige und weiterer Warnmöglichkeiten (z.B. haptisch, propriozeptiv, vestibulär). Die Warnmöglichkeiten, die in § 1a StVG (neu) genannt werden, verlangen daher nach einer näheren Definition. Andernfalls besteht die Gefahr, sinnvolle Warnmöglichkeiten kraft Gesetz auszuschließen. Durch die Konzentration auf die Wahrnehmung (sichtbar, hörbar, fühlbar) kann auf eine zusätzliche Definition an dieser Stelle verzichtet werden.

Genehmigung und Zulassung von Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen

Die Voraussetzungen für die Zulassung von Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion sind ggf. gesondert zu regeln. § 1a Abs. 2 StVG (neu) soll zwar lediglich den Betrieb mittels der technischen Funktion und



nicht den Betrieb des Fahrzeugs an sich regeln (S. 17 der Gesetzesbegründung). Da es sich aber um eine zentrale Fahrfunktion handelt, dürften der Betrieb des Fahrzeugs und damit seine Zulassung für den Straßenverkehr nicht unabhängig von der Ausstattung mit dem hoch- oder vollautomatisierten System zu bewerten sein.

Gemäß § 1a Abs. 4 des Entwurfes sind die Regelungen nur anwendbar, wenn die 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. Für Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen, die diesen Vorschriften nicht unterfallen, gelten weiterhin die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

Durch die vorgesehene Regelung muss der Fahrzeugführer praktisch bei jeder Nutzung eines Fahrerassistenzsystems dessen Vereinbarkeit mit internationalen Vorschriften überprüfen. Voraussetzung für eine effiziente Nutzung und Akzeptanz der Assistenzsysteme ist aber eine vollständige Rechtssicherheit für den Fahrzeugführer.

Eine Formulierungsalternative für § 1a StVG (neu), die den vorgenannten Bedenken Rechnung trägt, ist in der Anlage beigefügt.

2. Zu § 1b StVG (neu) - Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

Wir haben Bedenken gegen die unbestimmten Übernahmepflichten, die § 1b des Gesetzesentwurfes an den Fahrzeugführer stellt.

Klärung der Verantwortung zur Ausführung der Fahraufgabe

Die Klarstellung in der Gesetzesbegründung, dass sich der Fahrzeugführer auf die Funktionsfähigkeit automatisierter Fahrfunktionen verlassen darf, ist grundsätzlich zu begrüßen. Die geregelten Voraussetzungen an die Übernahme machen diese Klarstellung jedoch nahezu obsolet. In der derzeitigen Fassung handelt es sich um eine unbestimmte Erlaubnisnorm.

Es handelt sich um die zentrale Norm für die Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen Fahrer und System. Allerdings regelt die Vorschrift völlig einseitig nur die Pflichten des Fahrzeugführers, ohne auf der anderen Seite klarzustellen, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführer während der Nutzung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion ausüben darf. Damit handelt es sich zunächst nur um eine Enthaltungsnorm für Fahrzeughersteller.



Stattdessen muss der Sorgfaltsmaßstab rechtssicher und gerichtsfest an die technischen Möglichkeiten angepasst werden. Hierzu sind Konkretisierungen erforderlich. Durch die derzeitige Fassung des § 1b StVG (neu) ist ein Kontrolldilemma zu befürchten, da die Regelungen faktisch eine Kontrolle des Fahrvorgangs vorschreiben, obwohl die Fahrassistenzsysteme (bis Teilautomatisierung) technisch bereits eine Nebentätigkeit erlauben.

Im Einzelnen:

Es bedarf einer Klarstellung, welche Übernahmezeit nach Aufforderung des Systems noch „unverzüglich“ (d.h. ohne schuldhaftes Zögern) im Sinne der Vorschrift ist, da die möglichen Nebentätigkeiten stark von dem Übernahmezeitraum abhängig ist. Der Übernahmezeitraum wiederum ist von der Situation abhängig und kann nicht als absolute Größe für alle Situationen gleich definiert werden. Weiterhin bedarf es einer Regelung welche Nebentätigkeiten dem Fahrer während der Nutzung hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen erlaubt sind.

Die Regelung ist praktisch als Auffangtatbestand ausgestaltet. Der Begriff „offensichtlicher Umstände“ lässt schon nicht erkennen, was hierunter subsumiert werden kann.

Darüber hinaus empfiehlt es sich aus unserer Sicht, die Regelung von der Systematik her in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufzunehmen, in der die dauernde Beherrschbarkeit eines Fahrzeugs festgeschrieben ist.

Eine Formulierungsalternative für § 1b StVG (neu), die den vorgenannten Bedenken Rechnung trägt, ist in der Anlage beigefügt.

3. Zu § 1c StVG (neu) – Evaluierung

Die hiermit verankerte wissenschaftliche Evaluierung der §§ 1a und 1b wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollte die Evaluierung auch auf die weiteren Regelungen des Gesetzentwurfs erstreckt werden. Wir empfehlen daher, die wissenschaftliche Evaluierung für das gesamte Änderungsgesetz in Art. 2 zu regeln und § 1c StVG (neu) dafür zu streichen.

4. Zu § 12 StVG (neu) – Haftungshöchstbeträge bei Unfällen

Die Anhebung der Haftungshöchstbeträge ist notwendig, um sicherzustellen, dass alle Unfälle versichert sein werden. Dabei erklärt die Bundesregierung aber ausdrücklich (S. 21 der Gesetzesbegründung), dass dieser Haftungshöchstbetrag mangels vorhandener Erfahrungen pauschal bestimmt wurde. Damit erscheint die Bestimmung jedoch willkürlich. Es dürfte sachgerecht sein, für derartige Unfälle aufgrund technischen Versagens zunächst überhaupt keine Haftungshöchstgrenze zuzulassen und erst nach ausreichenden Erfahrungen einen konkreten Betrag festzulegen.



5. Zu § 32 Abs. 1 StVG (neu) - Zweckbestimmung der Fahrzeugregister

Erweiterung der Ermächtigung zur Speicherung von Daten im Fahrzeugregister

Die Ergänzung in Nr. 8 erscheint zu unbestimmt und weitgehend. Wenn sich hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen immer weiter durchsetzen, werden immer mehr Fahrzeuge von den sich hieraus ergebenden Datenspeicherungen betroffen sein. Die Speicherung nach § 32 StVG (neu) sollte daher allein auf die Speicher-ID bzw. auf die notwendigen Daten beschränkt werden.

Datentreuhänder für sensible Daten

Die Daten selbst sollten aufgrund ihrer sensiblen Inhalte nicht beim Fahrzeugregister, sondern allein in der im Fahrzeug verbauten Black Box gespeichert werden. Ansonsten sollte in Betracht gezogen werden, Daten nach § 32 Abs. 1 Nr. 8 StVG (neu) aufgrund ihrer sensiblen Inhalte nicht beim Fahrzeugregister, sondern bei einem (ggf. beliebigen) Datentreuhänder speichern zu lassen.

Es sollte klarstellend geregelt werden (bspw. §32 Abs. 1 Nr. 8), dass die Herausgabe der gespeicherten Daten:

1. nur an den Halter
2. an Dritte nur auf gerichtliche Anordnung

erfolgen darf.

Zu § 63a StVG - Ermächtigungsgrundlagen, Ausführungsvorschriften

Speicherung von Daten, Zugriff, Löschung und Übermittlung

Im Rahmen der Haftungsverschiebung vom Fahrzeugführer auf den Hersteller bedarf es zur Gewährleistung einer neutralen Aufklärung grundsätzlich einer Speicherung der Daten, wann und ob das automatisierte System in Betrieb war.

Wir halten es aber für bedenklich, dass nach § 63a StVG (neu) eine umfassende Datenaufzeichnung gesetzlich vorgeschrieben wird, ohne die notwendige Ausgestaltung der Speicherfunktion und die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen gesetzlich zu regeln.

Es muss gesetzlich vorgeschrieben sein, dass der Datenspeicher gegen unberechtigten Zugriff und vor Manipulation geschützt ist und Zugriffe auf die Daten erkennbar sind.



Für eine umfassende und langfristige Datenspeicherung, wie sie § 63a StVG (neu) vorsieht, dürfte es bereits an der Erforderlichkeit fehlen. Für die Klärung der Haftungsfrage bei Unfällen ist es beispielsweise ausreichend, wenn die Datenspeicherung im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Unfallereignis erfolgt.

In Abs. 2 erscheint unklar, wer die Daten übermitteln soll. Dies dürfte mit der rechtlich umstrittenen Frage, wer über die Daten verfügen darf, sowie den technischen Zugängen zu den Daten im Zusammenhang stehen und bedarf der gesetzlichen Klärung. Die Gesetzesbegründung (S. 22) besagt, dass die Verpflichtung zur Übermittlung der Daten den „Datenverantwortlichen“ trifft. Nach Art. 4 Nr. 7 DSGVO ist der „Verantwortliche“ die natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder andere Stelle, die allein oder gemeinsam mit anderen über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung von personenbezogenen Daten entscheidet. Hierbei handelt es sich in Bezug auf die Fahrzeugdaten sowohl um den Fahrzeughalter als auch um den jeweiligen Fahrer. Ein Fahrzeughersteller, bspw. jener, der das Speichermedium in das Fahrzeug eingebaut hat, kann hierunter nicht verstanden werden. Daher sollte an dieser Stelle klargestellt werden, dass ein Fahrzeughersteller oder ein anderer, der das Speichermedium ins Fahrzeug eingebaut hat, nicht der Datenverantwortliche im Sinne dieser Vorschrift ist. Eine Verfügungsberechtigung über die personenbezogenen Fahrzeugdaten dürfte Behörden nur unter Beachtung des „nemo-tenetur-Grundsatzes“, wonach sich niemand selbst belasten muss (§ 136 Abs. 1 StPO), eingeräumt werden.

In Abs. 3 ist nicht geregelt, wer die Daten übermitteln soll und auf welche Weise dies technisch und inhaltlich geschehen soll. Diese Vorgehensweise sowie die Regelung einer strengen Zweckbindung der Daten müssten gesondert (ggf. durch Rechtsverordnung) ausgestaltet werden. Aus unserer Sicht sollte zudem insbesondere für die nach Abs. 3 vorgesehene Unfallaufklärung ein (ggf. beliehener) Datentreuhänder eingerichtet werden. Der Vorteil eines solchen Treuhänders ist darin zu sehen, dass das nunmehr gesetzlich vorgesehene Auskunftsrecht bei einer zentralen und unabhängigen Stelle geltend gemacht werden können. Dadurch wird einerseits die Gefahr einer Manipulation der Schnittstellen und der erhobenen Daten vermieden, andererseits aber auch verhindert, dass der Betroffene seine Auskunftsansprüche erst zivilprozessual durchsetzen muss.

In Abs. 4 muss klargestellt werden, wer die Daten zu löschen hat und dass in der Zwischenzeit die Daten technisch und organisatorisch ausreichend zu sichern sind. Im Übrigen erscheint die Löschfrist für Daten, die im „normalen“ Betrieb erhoben wurden, zu lang. In Anlehnung an die Verjährungsfrist für Verkehrsordnungswidrigkeiten nach § 26 Abs. 3 StVG sollte die Speicherfrist auf sechs Monate reduziert werden, es sei denn, das betroffene Fahrzeug war an einem in § 7 Abs. 1 geregelten Ereignis (Unfall) beteiligt.



II. Weiterer Regelungsbedarf

Mensch-Maschine-Interaktion

Wir sehen neben den nun im Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen weiteren gesetzgeberischen Bedarf zur grundlegenden Regelung des Zusammenwirkens zwischen Fahrzeugführer und dem Kraftfahrzeug mit hoch- oder vollautomatisiertem System.

Produkthaftung

Insbesondere ist eine Anpassung des ProdHaftG erforderlich. Darüber hinaus wäre eine Klarstellung der Haftungsfrage beispielsweise bei Hackerangriffen von außen oder einem Systemausfall wünschenswert.

Rechtskräftige Anforderungen an die Speicherfunktion

Die konkrete Ausgestaltung der Speicherfunktion sollte sich an den Verordnung 2015/758/EU orientieren, die durch konkrete technische und rechtliche Detailanforderungen u.a. die Datenschutzregulierung des eCalls zum Gegenstand hatte.

Jürgen Bönninger

Amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr

Entwurf eines (x.) 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 und 1b und 1c eingefügt:

**„§ 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion als
Chauffeurfunktionen**

- (1) Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird. **Maßgeblich für die bestimmungsgemäße Verwendung ist, dass die Funktion nach ihrer Beschaffenheit eindeutig und intuitiv erfassbar dem Fahrzeugführer den Modus der Automatisierung jederzeit anzeigt und den Fahrzeugführer auf geeignete und leicht verständliche Art und Weise über die bestimmungsgemäße Nutzung informiert.**

- (2) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion **als Chauffeurfunktionen** 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, **ohne dass dabei der Fahrzeugführer die Bewältigung der Fahraufgabe und die jeweilige Verkehrssituation überwachen muss.**

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 Anforderlichkeit der ~~eigenhändigen~~ ~~Fahrzeugsteuerung~~ ~~eigenverantwortlichen Fahrzeugführung~~ durch den Fahrzeugführer erkennen kann und
 5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der ~~eigenhändigen~~ ~~Fahrzeugsteuerung~~ ~~eigenverantwortlichen Fahrzeugführung~~ rechtzeitig ~~optisch, akustisch oder taktil~~ auf geeignete Art und Weise sichtbar, hörbar und/oder fühlbar 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~~ ~~eigenverantwortlich führt~~.
- (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.

Die Genehmigung solcher Fahrzeuge obliegt der jeweiligen Genehmigungsbehörde.

Die Begutachtung, ob die vorgenannten Voraussetzungen vorliegen, obliegt der von der jeweiligen Genehmigungsbehörde beauftragten Begutachtungsstelle.

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

Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung ~~unverzögerlich~~ ~~ohne schuldhaftes Zögern~~ nach einer für die Situation angemessenen Zeit wieder zu übernehmen,

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

Während der bestimmungsgemäßen Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen, darf sich der Fahrzeugführer vom Fahrgeschehen abwenden und fahrfremden Tätigkeiten nachgehen. Nicht gestattet sind Tätigkeiten, die eine Übernahme der eigenverantwortlichen Fahrzeugführung innerhalb der erforderlichen Zeit nicht ermöglichen, wie z.B. Schlafen oder das Verlassen des Fahrersitzes.

§ 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 **erfolgende** Nutzung von fahrerlosen Parksyste~~m~~en 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) In Absatz 1 wird nach Nummer 20 folgende Nummer 21 eingefügt:

„21. **Einzelheiten für die Anerkennung und Beauftragung von Stellen zur Wahrnehmung der Aufgaben zur Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug nach § 63a.“**

b c) 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~~ § 12b 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.“~~

„Die §§ 12 und 12a sind nicht anzuwenden, wenn ein Schaden

1. bei dem Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs oder
2. bei der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a

verursacht wird.“

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 **notwendigen** Datenverarbeitung **bezüglich der Speicher-ID** 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. **Die allgemeinen datenschutzrechtlichen Vorschriften, insbesondere die technischen und organisatorischen Maßnahmen gemäß § 9 des Bundesdatenschutzgesetzes, sind dabei einzuhalten.**
- (2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind **durch den Fahrzeughalter** den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen zu übermitteln. Die übermittelten Daten dürfen durch diese **gespeichert und**

~~genutzt~~ verarbeitet werden, soweit die Regelungen der Strafprozessordnung eingehalten 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 notwendig ist. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

- (3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten **durch den Fahrzeughalter** 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. **Der Umfang des Datenübermittlungsanspruchs ist auf das Maß beschränkt, das für den Zweck der Ziff. 1 notwendig ist.**
- (4) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind spätestens nach ~~drei Jahren~~ **sechs Monaten** zu löschen, **es sei denn, das Kraftfahrzeug war an einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis beteiligt; in diesem Fall sind die Daten spätestens nach drei Jahren zu löschen.**“

Artikel 2

Inkrafttreten, Evaluierung

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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