

**28.02.17****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - AV - In - R - U - Wi

zu **Punkt ...** der 954. Sitzung des Bundesrates am 10. März 2017

---

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** undder **Rechtsausschuss (R)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk  
In  
  
(bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 2)1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

Der Bundesrat begrüßt die Initiative des Bundes, die Rechtsgrundlagen für das hoch- und vollautomatisierte Fahren zu schaffen. Um die Akzeptanz der Fahrzeugführerinnen und -führer zu schaffen, sind eindeutige Regelungen insbesondere zu den Fragen der Verantwortlichkeit und der Haftung unentbehrlich. Auch für die Automobilindustrie werden klare Festlegungen erforderlich, um den Rahmen des Zulässigen eindeutig festzulegen. Nur so ist es den Unternehmen möglich, die ausreichende Planungssicherheit für die weiteren tech-

nischen Entwicklungen zu gewinnen. Schließlich sind die Fragen der Kontrolle und der Haftung auch für die Polizei, die Verkehrsbehörden sowie letztlich auch für die Versicherungswirtschaft von erheblicher Bedeutung. Insoweit kann mit einem Gesetz die ausreichende Grundlage für diesen offenkundigen Regelungsbedarf geschaffen werden.

Der vorgelegte Gesetzentwurf bildet nach Auffassung des Bundesrates aber keine ausreichende Grundlage für die rechtlich sichere wie auch wirtschaftliche Nutzung der Technologie. Das hoch- und vollautomatisierte Fahren steht in Teilen (Autobahnbetrieb, Parkvorgänge, "gepooltes" Fahren) vor der Einführung. Es wird dabei von Seite der Wirtschaft (Führunternehmen, ÖPNV-Betreiber, Taxi-Verkehre) als wesentliche Option zur Senkung der Betriebskosten gesehen. Entsprechend müssen die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für das Inverkehrbringen von solchen Fahrzeugen klar definiert sein.

[nur In] [Dies gilt auch für die datenschutzrechtlichen Vorgaben.]

AV 2. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erstmals Regeln für das Fahren mit Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen geschaffen werden sollen. Er bedauert jedoch, dass mit dem Gesetzentwurf nicht die Chance genutzt wurde, die Rahmenbedingungen für den Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge rechtssicher auszugestalten.

(entfällt bei Annahme von Ziffer 1)

AV 3. Außerdem bleiben die berechtigten Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher weitgehend unberücksichtigt. Für die Rechtssicherheit beim Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge bedarf es zudem einer weitergehenden Prüfung, welche Verordnungen und Gesetze über das Straßenverkehrsgesetz (StVG) hinaus zu ändern sind.

Begründung:

Die technischen Systeme, die den Fahrer/die Fahrerin bei der Fahrzeugführung unterstützen, haben sich kontinuierlich weiterentwickelt. Insofern ist grundsätzlich zu begrüßen, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die Rechtssicherheit für Verbraucherinnen und Verbraucher herstellen sollen.

Das sogenannte automatisierte Fahren verspricht für Verbraucherinnen und Verbraucher mehr Komfort beim Autofahren und Zeitgewinn für andere Tätigkeiten. Gleichzeitig überwiegen nach einer repräsentativen Umfrage des Verbraucherzentrale Bundesverbands e.V. (vzbv) im April 2016 bei Zweidrittel der Verbraucherinnen und Verbraucher Bedenken gegenüber fahrerlosen Fahren, insbesondere sorgen sich 63 Prozent auf Grund von Haftungsfragen und Datenschutz. Diesen Bedenken wird der vorliegende Gesetzentwurf nicht gerecht, sondern will Verbraucherinnen und Verbraucher Anwendungsfragen im Einzelfall selbst entscheiden lassen.

Bei der Digitalisierung des Kraftfahrzeugverkehrs müssen nicht zuletzt aus rechtsystematischen Gründen weitere Gesetze und Verordnungen geändert werden. Beispielsweise müssten in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für die Zulassung/Typengenehmigungen von Fahrzeugen neben Parametern zur Verkehrssicherheit auch die Anforderungen an die Gewährleistung der Datensicherheit von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen aufgenommen werden, da mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge auch immer die Fragen nach dem Umgang mit personenbezogenen Daten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Vordergrund rücken wird.

Um einen effektiven Daten- und Verbraucherschutz gewährleisten zu können, muss daher die Einhaltung festgelegter gesetzlicher Mindeststandards von Datenschutz und Datensicherheit bereits Voraussetzung für die Zulassung von Fahrzeugen sein. Die dazu notwendigen Verordnungen sollten gleichzeitig mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erlassen werden.

- Vk 4. Der Gesetzentwurf lässt diese notwendigen klaren Regelungen vermissen. Der Bundesrat sieht auch kritisch, dass die noch bestehenden Risiken in hohem Maß auf den Fahrzeugführer abgewälzt werden. Er hält eine grundlegende Überarbeitung des Gesetzentwurfs für erforderlich.

R 5. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a StVG)

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 7  
und 8)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine umfassende Überarbeitung der Regelungen zum zulässigen Betrieb von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion sowie zu den vorzuschreibenden Systemvoraussetzungen solcher Fahrzeuge zu prüfen, insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

- a) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte der Begriff der "bestimmungsgemäßen Verwendung" im Gesetz klar definiert werden.
- b) Es empfiehlt sich die Prüfung, ob und wie gegebenenfalls zu normieren ist, in welcher Form die Vorgaben des Herstellers zur Verwendungsbestimmung verbindlich erfolgen müssen und auf welche Vorgaben des Herstellers der Fahrzeugführer sich - als technischer Laie - verlassen darf.
- c) Überdacht werden sollte, ob die Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion verwendet werden darf, systematisch nicht besser - möglicherweise auch als Verbotstatbestand - in die StVO passt.
- d) Im Hinblick auf die enormen Risiken eines nicht ausgereiften automatisierten Fahrsystems oder der falschen Verwendung automatisierter Fahrfunktionen sollte geprüft werden, ob nicht bereits die Zulassung im Sinne des § 1 StVG entsprechender Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr von der Einhaltung der in § 1a Absatz 2 und Absatz 4 Nummer 2 StVG-E aufgelisteten Voraussetzungen abhängig sein muss.
- e) Es sollte erwogen werden, die in § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E enthaltenen Anforderungen zur besseren Verständlichkeit in einem Absatz zusammenzufassen.
- f) Es sollte überdacht werden, in § 1a Absatz 2 Nummer 3 StVG-E die Möglichkeiten der jederzeitigen manuellen Übersteuerung und Deaktivierung (zur Klarstellung) kumulativ - und nicht wie in der Formulierung des Gesetzentwurfs vorgesehen nur alternativ - vorzusetzen.
- g) Es sollte erwogen werden, die verschiedenen Möglichkeiten in § 1a Absatz 2 Nummer 5 StVG-E, den Fahrzeugführer auf das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung hinzuweisen, (zur Klarstellung) kumulativ vorzuschreiben, um zu verhindern, dass der Fahrzeugführer aufgrund möglicher Ablenkung ein einzelnes Warnsignal nicht wahrnimmt.
- h) § 1a Absatz 4 Nummer 1 StVG-E dürfte als rein klarstellende Regelung entbehrlich sein.

Begründung:

Zu Buchstabe a

§ 1a Absatz 1 StVG-E erklärt den Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion für zulässig, wenn die Funktion "bestimmungsgemäß verwendet" wird. Der Begriff der bestimmungsgemäßen Verwendung wird im Gesetzestext allerdings nicht definiert. Der Begründung des Gesetzentwurfs lässt sich zwar entnehmen, dass es insoweit auf die Vorgaben des Fahrzeugherstellers ankommt, in welchen Verkehrssituationen die hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion eingesetzt werden kann. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte der Begriff der "bestimmungsgemäßen Verwendung" im Gesetz jedoch klar definiert werden. Dies gilt auch im Hinblick auf § 1b Nummer 2 StVG-E, der bei der Normierung der Pflichten des Fahrzeugführers ebenfalls an den Begriff der bestimmungsgemäßen Verwendung anknüpft.

Zu Buchstabe b

Da der Fahrzeugführer sich nach der Konzeption des § 1a StVG-E vor Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion darüber informieren muss, in welchen Situationen er sie nutzen darf, und zugleich sicherzustellen hat, dass diese Voraussetzungen bei Aktivierung der Fahrfunktion vorliegen, sollte er wissen, wo er die verbindlichen Vorgaben des Herstellers hierzu finden kann und auf welche Vorgaben des Herstellers er sich - als technischer Laie - verlassen darf.

Zu Buchstabe d

§ 1a Absatz 2 normiert in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2 StVG-E, welche technischen Anforderungen ein Kraftfahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes erfüllen muss, damit es nach Absatz 1 mittels der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion bestimmungsgemäß betrieben werden darf. Der Aufzählung der Systemanforderungen in § 1a Absatz 2 StVG-E, die nach dessen Absatz 4 Nummer 2 durch internationale Vorschriften hinterlegt sein müssen, liegt nach der Begründung des Gesetzentwurfs und der Ausgestaltung des § 1b StVG-E die Überlegung zugrunde, dass der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nur und erst dann zulässig sein soll, wenn das jeweilige System so ausgereift ist, dass der Fahrzeugführer von seinen Fahraufgaben einschließlich der Überwachung der Straßen-, Witterungs-, Sicht- und Verkehrsverhältnisse sowie der Einhaltung der Verkehrsvorschriften weitgehend entbunden werden und sich auf das System - begrenzt durch § 1b StVG-E - verlassen kann. Nach der Konzeption des Gesetzentwurfs ist allerdings nicht klar erkennbar, ob beziehungsweise an welche besonderen Voraussetzungen bereits die Zulassung nach § 1 StVG eines Kraftfahrzeugs, das mit einem hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystem ausgestattet ist, gebunden ist. In der Begründung des Gesetzentwurfs heißt es, dass die Zulassung im Sinne des § 1 StVG von Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nicht unter der Bedingung steht, dass bereits

internationale Vorschriften zur hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion vorliegen. Im Hinblick auf die enormen Risiken eines nicht ausgereiften automatisierten Fahrsystems oder der falschen Verwendung automatisierter Fahrfunktionen sollte geprüft werden, ob nicht bereits die Zulassung im Sinne des § 1 StVG entsprechender Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr von der Einhaltung der in § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E aufgelisteten Voraussetzungen abhängig sein muss. Andernfalls läge es allein oder jedenfalls maßgeblich in der Verantwortung des jeweiligen Fahrzeugführers zu prüfen, ob das System die Voraussetzungen des § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E erfüllt, bevor er die Funktion - des mit dieser Ausstattung zugelassenen Fahrzeugs - nutzen kann.

#### Zu Buchstabe h

§ 1a Absatz 4 Nummer 1 StVG-E soll nach der Begründung des Gesetzentwurfs lediglich klarstellen, dass auch Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion die in § 1 Absatz 1 StVG vorgesehenen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen müssen, also u. a. einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung bedürfen. Die Klarstellung dürfte entbehrlich sein.

Zu Buchstabe c, e, f, g kann von einer weiteren Begründung abgesehen werden.

#### Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a StVG)\*

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 7  
und 8)

Der Verweis in Absatz 1 auf die "bestimmungsgemäße" Funktion soll nach der Gesetzesbegründung klarstellen, dass der Betrieb hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen zulässig ist, soweit sie bestimmungsgemäß verwendet werden. Demnach wird hiermit unmittelbar auf das Bezug genommen, was die Hersteller in den Betriebsanleitungen festgelegt haben und was nach den internationalen technischen Regelungen genehmigt wurde.

Das bedeutet im Ergebnis, dass den Herstellern die Freiheit eingeräumt wird, den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu definieren. Da daran unmittelbare Haftungsfragen geknüpft sind, erscheint das zumindest sehr bedenklich. Es fehlt an klaren Vorgaben, welche Anforderungen an diese Herstellerangaben zu stellen sind. Es wird dann in Absatz 4 auf die internationalen Vorschriften verwiesen. Diese liegen aber bisher nicht vor, so dass eine Bezugnahme auf unbekannte Regelwerke erfolgt.

---

\* wird bei Annahme von Ziffer 5 zusammengeführt

[Des Weiteren fehlt es an einer eindeutigen Definition, wann genau die Übernahme der Fahrzeugsteuerung erfolgen muss und in welcher Weise die Übernahmeaufforderung erfolgt. Die Begriffe "unverzüglich" oder "rechtzeitig" sind zu weich definiert. Mindestmaß müsste hier die Adaptionsgeschwindigkeit oder Reaktionsgeschwindigkeit des Menschen sein, die mit 1,5 bis 2 Sekunden (zuzüglich eines Sicherheitszuschlages) anzusetzen ist.

Es ist festzulegen, dass die Systeme vorwarnen müssten und erst nach tatsächlicher Übernahme endgültig an den Fahrzeugführer übergeben.]\*

Schließlich ist die Festlegung in Absatz 3, dass auch derjenige Fahrzeugführer bleibt, der das System benutzt, insoweit bedenklich, als dass hiermit quasi die Haftung stets beim verantwortlichen Fahrzeugführer verbleibt. Hier ist in keiner Weise die Produkthaftung der Hersteller berücksichtigt.

AV  
(entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 5  
oder 6)

7. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a StVG)

Der Bundesrat bittet, unmittelbar im Gesetzestext zu konkretisieren, wann ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrsystem bestimmungsgemäß verwendet wird, damit Verbraucherinnen und Verbraucher nicht im Einzelfall den Grad der Automatisierung und die Frage der bestimmungsgemäßen Verwendung jeweils selbst beurteilen müssen. Der vorliegende Gesetzentwurf macht in § 1a Absatz 1 StVG-E nicht hinreichend klar, wer für die Prüfung verantwortlich ist, ob der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion zulässig ist. Dies erscheint dem Bundesrat angesichts der hochkomplexen technischen Systeme nicht sachgemäß und nicht hinreichend bestimmt. [Der Bundesrat bittet zudem um Prüfung, wie eine einfache Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit hoch und vollautomatisierten Fahrzeugen erfolgen kann, sodass sich für Verbraucherinnen und Verbraucher unmissverständlich ergibt, welche Art von Fahrsystem vorliegt und wie dieses bestimmungsgemäß zu verwenden ist.]\*\*

---

\* [wird bei Annahme einer der Ziffern 9 bis 12 zusammengeführt]

\*\* [wird bei Annahme von Ziffer 25 zusammengeführt]

Begründung:

Durch sprachliche Ungenauigkeiten und die Verwendung einer Vielzahl von unbestimmten Rechtsbegriffen sowie fehlender bzw. ungenauer Definitionen ist zu befürchten, dass der vorliegende Gesetzentwurf nicht zur Rechtssicherheit der Verbraucherinnen und Verbraucher beitragen wird. Vielmehr werden sie mit den Fragen allein gelassen, wann ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrsystem bestimmungsgemäß verwendet wird und somit im Straßenverkehr zulässig ist oder was sie tun dürfen und lassen müssen, während eine automatisierte Fahrfunktion das Fahren übernimmt. Die Ausführungen in der Gesetzesbegründung deuten jedoch darauf hin, dass mit dieser Regelung Verbraucherinnen und Verbrauchern zusätzliche Verpflichtungen auferlegt werden sollen, da der Fahrzeugführer "insbesondere die in der Systembeschreibung aufgeführten Grenzen für den Einsatz des hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystems beherrschen und beachten muss, um bei Vorliegen entsprechender Umstände zu entscheiden, ob er die Fahrzeugführung übernehmen muss". Da das hoch- und vollautomatisierte Fahren, bei denen der Mensch zeitweise und in bestimmten Situationen die Fahraufgabe einem System übergeben kann, aus Verbrauchersicht eine kritische Herausforderung darstellt, ist sicherzustellen, dass eine Überforderung der Fahrerinnen und Fahrer ausgeschlossen ist.

Für Verbraucherinnen und Verbraucher, die dauernd darauf achten müssen, ob Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften vorliegen könnten oder das Fahrsystem in der jeweiligen Fahrsituation noch einsetzbar ist, wird automatisiertes Fahren keinerlei Vorteile bringen, da diese "Aufsicht" eine wesentlich anspruchsvollere Tätigkeit sein dürfte als von Beginn an selbst zu fahren. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer Konkretisierung insbesondere der Frage, wann ein Fahrzeug bestimmungsgemäß verwendet wird und welche fahrfremden Tätigkeiten bei der Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Systemen im Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen erlaubt sind, beispielsweise muss die Frage geklärt werden, ob ein Fahrzeugführer sein Handy beim Einsatz eines automatisierten Fahrsystems nutzen darf oder ob er weiterhin ordnungswidrig im Sinne des § 24 StVG in Verbindung mit §§ 23 Absatz 1a und 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO handelt.

Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a Absatz 4 StVG)\*

(entfällt bei Annahme von Ziffer 5 oder 6)

In Artikel 1 Nummer 1 ist § 1a Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden, die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind."

---

\* von Vk als Hilfsempfehlung zu Ziffer 6 beschlossen



Begründung:

Die in der bisherigen Fassung des Absatzes 4 aufgeführte Bedingung würde zu dem Problem führen, dass allein die Zulassung des Kraftfahrzeugs nicht zum Fahren unter Nutzung von automatisierten Systemen berechtigt, sondern der Fahrer jederzeit die tatsächliche Normkonformität (mit internationalen, in Deutschland anzuwendenden Vorschriften) prüfen und gegebenenfalls beweisen muss. Änderungen der Rechtslage nach Zulassung würden automatisch zur Unzulässigkeit der Systemnutzung führen. Eine solche Regelung ist nicht mit dem geltenden Zulassungsrecht vereinbar. Die Normkonformität wird danach jeweils im Rahmen der Zulassung geprüft. Ein zugelassenes Kraftfahrzeug genießt - auch im Hinblick auf die Nutzung von bereits vorhandenen Assistenzfunktionen - "Bestandsschutz", sofern nicht eine Betriebsuntersagung oder ein Widerruf der Zulassung erfolgt.

R 9. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 10  
und 11)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren unmittelbar im Gesetzestext - etwa durch die Einfügung von Regelbeispielen - zu konkretisieren, wann offensichtliche Umstände vorliegen, anhand derer Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen. In diesem Zusammenhang bittet der Bundesrat auch um Prüfung, ob nicht eine Konkretisierung angezeigt ist, was Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei einem Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen in Abhängigkeit vom Automatisierungsgrad des Kraftfahrzeuges tun dürfen und lassen müssen.

Begründung:

In § 1b Nummer 2 StVG-E wird darauf abgestellt, dass die Fahrzeugsteuerung wieder übernommen werden muss, wenn der Fahrzeugführer "auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung (...) nicht mehr vorliegen". Dabei bleibt unklar, wann offensichtliche Umstände vorliegen, weil nicht geregelt wird, welchen Grad an Aufmerksamkeit Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer beim Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen an den Tag zu legen haben. Müssen sie Fahrverhalten und Verkehr die ganze Zeit überwachen, auch wenn das System fährt? Dann sind schon Umstände offensichtlich wie beispielsweise nicht rechtzeitig erkannte Verkehrszeichen und dadurch bedingte Geschwindigkeitsüberschreitungen. Müssen Fahrverhalten und Verkehr nur teilweise überwacht werden, dann sind zum Beispiel erst Umstände wie plötzlicher Schneefall offensichtlich. Wenn aber

Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer sich für die Dauer des hoch- oder vollautomatisierten Fahrens vom Fahrgeschehen gänzlich abwenden dürften, wären erst Umstände offensichtlich wie das Blinken sämtlicher Warnleuchten im Fahrzeug. Anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass es sich empfehlen dürfte, konkret zu regeln, welche fahrfremden Tätigkeiten bei der Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Systemen im Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen erlaubt sind. So muss beispielsweise auch die Frage geklärt werden, ob Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ihre Handys beim Einsatz eines automatisierten Fahrsystem nutzen dürfen oder ob sie insoweit weiterhin ordnungswidrig im Sinne des § 24 StVG in Verbindung mit § 23 Absatz 1a und § 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO handeln.

V<sub>k</sub>

#### 10. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 9)

Zu der Frage, wann eine "unverzügliche" Übernahme gegeben ist, wird auf die Ausführungen zu § 1b Nummer 2 verwiesen. Ein Verweis auf noch unbekannte technische Regelwerke erscheint ungeeignet, da nicht sicher zu stellen ist, dass diese Regelwerke diese Frage auch eindeutig definieren.

(bei Annahme entfällt Ziffer 11)

In § 1b Nummer 2 wird darauf abgestellt, dass die Fahrzeugsteuerung wieder übernommen werden muss, wenn der Fahrzeugführer "auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung [...] nicht mehr vorliegen". Hier bleibt vollkommen unklar, wann die Umstände offensichtlich sind, weil im Vorfeld nicht eindeutig definiert wurde, welche Pflichten dem Fahrzeugführer konkret obliegen. Muss das Fahren die ganze Zeit überwacht werden, auch wenn das System fährt? Dann sind schon Umstände offensichtlich wie beispielsweise nicht rechtzeitig erkannte Verkehrszeichen und dadurch bedingtes zu schnelles Fahren. Muss das Fahren nur teilweise überwacht werden, dann sind z. B. erst Umstände wie plötzlicher Schneefall offensichtlich. Wenn aber der Fahrzeugführer sich tatsächlich für die Dauer des hoch- oder vollautomatisierten Fahrens vom Fahrgeschehen gänzlich abwenden dürfte, dann wären erst solche Dinge offensichtlich wie das Blinken sämtlicher Warnleuchten im Fahrzeug.

Anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass es erheblich darauf ankommt, die konkrete Pflicht eindeutig zu definieren, da unmittelbare Fahrlässigkeitsvorwürfe und damit Haftungsfragen davon abgeleitet werden und ebenso diesbezügliche Voraussetzungen für eine Zulassung und Erlaubnis zum Führen zu prüfen sind. Die gegenwärtige Regelung lässt deutlich zu viel Interpretationsspielraum.

Der Änderungsentwurf bleibt damit die Antwort auf die Frage schuldig, in wie weit der Fahrer weiterhin zumindest überwachungspflichtig ist. Diese Grundsatfrage ist zu klären.

AV 11. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 9 oder 10)

Der Bundesrat kritisiert, dass in § 1b StVG-E nicht hinreichend definiert wird, was "unverzögliche Übernahme der Fahrzeugsteuerung" im Zusammenhang mit dem jeweils eingesetzten hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystem bedeutet. Für die Verbraucherinnen und Verbraucher ist es nur schwer zu bestimmen, wann im Einzelfall im Sinne des Gesetzentwurfs ohne schuldhaftes Zögern die Fahrzeugsteuerung bei fahrfremden Tätigkeiten wieder übernommen werden soll. Es ist aus Sicht des Bundesrates daher eine Konkretisierung erforderlich, was ein Fahrzeugführer bei einem Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen in Abhängigkeit vom Automatisierungsgrad des Kraftfahrzeuges tun darf, wann seine Überwachungspflicht beginnt und in welchem Rahmen der Fahrzeugführer von ihr entbunden ist.

Begründung:\*

Durch sprachliche Ungenauigkeiten und die Verwendung einer Vielzahl von unbestimmten Rechtsbegriffen sowie fehlender bzw. ungenauer Definitionen ist zu befürchten, dass der vorliegende Gesetzentwurf nicht zur Rechtssicherheit der Verbraucherinnen und Verbraucher beitragen wird. Vielmehr werden sie mit den Fragen allein gelassen, wann ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrsystem bestimmungsgemäß verwendet wird und somit im Straßenverkehr zulässig ist oder was sie tun dürfen und lassen müssen, während eine automatisierte Fahrfunktion das Fahren übernimmt. Die Ausführungen in der Gesetzesbegründung deuten jedoch darauf hin, dass mit dieser Regelung Verbraucherinnen und Verbrauchern zusätzliche Verpflichtungen auferlegt werden sollen, da der Fahrzeugführer "insbesondere die in der Systembeschreibung aufgezeigten Grenzen für den Einsatz des hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystems beherrschen und beachten muss, um bei Vorliegen entsprechender Umstände zu entscheiden, ob er die Fahrzeugführung übernehmen muss". Da das hoch- und vollautomatisierte Fahren, bei denen der Mensch zeitweise und in bestimmten Situationen die Fahraufgabe einem System übergeben kann, aus Verbrauchersicht eine kritische Herausforderung darstellt, ist sicherzustellen,

---

\* wird bei Annahme von Ziffer 7 zusammengeführt

dass eine Überforderung der Fahrerinnen und Fahrer ausgeschlossen ist.

Für Verbraucherinnen und Verbraucher, die dauernd darauf achten müssen, ob Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften vorliegen könnten oder das Fahrsystem in der jeweiligen Fahrsituation noch einsetzbar ist, wird automatisiertes Fahren keinerlei Vorteile bringen, da diese "Aufsicht" eine wesentlich anspruchsvollere Tätigkeit sein dürfte als von Beginn an selbst zu fahren. Vor diesem Hintergrund bedarf es einer Konkretisierung insbesondere der Frage, wann ein Fahrzeug bestimmungsgemäß verwendet wird und welche fahrfremden Tätigkeiten bei der Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Systemen im Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen erlaubt sind, beispielsweise muss die Frage geklärt werden, ob ein Fahrzeugführer sein Handy beim Einsatz eines automatisierten Fahrsystems nutzen darf oder ob er weiterhin ordnungswidrig im Sinne des § 24 StVG in Verbindung mit §§ 23 Absatz 1a und 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO handelt.

R 12. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

Der Bundesrat gibt hinsichtlich der Ausgestaltung des Pflichtenkatalogs des Fahrzeugführers in § 1b StVG-E Folgendes zu bedenken:

- a) Es sollte überdacht werden, ob die Normierung der Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung automatisierter Fahrfunktionen systematisch in das StVG passt. Es wäre stattdessen zu erwägen, eine entsprechende Vorschrift in die StVO aufzunehmen.
- b) Es ist schließlich zu prüfen, ob der abschließend formulierte Pflichtenkatalog zur Wiederübernahme der Steuerung in § 1b StVG-E zu ergänzen ist, zum Beispiel für den Fall, dass der Fahrzeugführer erkennt oder (auf Grund offensichtlicher Umstände) erkennen muss, dass die Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch ihn zur Abwehr einer gegenwärtigen Gefahr erforderlich ist. Denn es kann letztlich nicht nur auf die Frage ankommen, ob die Voraussetzungen der bestimmungsgemäßen Verwendung (zum Beispiel Nutzung beschränkt auf die Autobahn) nicht mehr vorliegen. Vielmehr kann auch im Rahmen bestimmungsgemäßer Verwendung eine Gefahrensituation eintreten, welche das System nicht ohne Eingreifen des Fahrzeugführers abzuwenden vermag.

Es wird darum gebeten, die vorstehenden Ausführungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

AV 13. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1c StVG)

Der Bundesrat begrüßt die in § 1c StVG-E vorgesehene Evaluierung. Er bittet darum, diese auf den gesamten Gesetzentwurf und die Folgen für Verbraucherinnen und Verbraucher auszudehnen. Er hält insbesondere auch die Untersuchung von Auswirkungen auf die Vertragsgestaltung durch Versicherungsdienstleister für erforderlich. Eine entsprechende Bewertung sollte erfolgen, bevor es zu einer relevanten Marktdurchdringung und einer breiten Nutzung hoch- und vollautomatisierter Fahrsysteme kommt. Die Evaluierung soll der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Begründung:

Die vorgesehene Evaluierung wird begrüßt. Sie sollte sich jedoch auf den gesamten Regelungsrahmen, und nicht nur ausgewählte Bereiche beziehen. Insbesondere die Regelungen zur Datenverarbeitung und deren Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher bedürfen der Evaluierung.

AV 14. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

Der Bundesrat bedauert, dass der Gesetzentwurf keinerlei Spezialregelung für die Hersteller-Haftung von Fahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen vorsieht. Er verweist darauf, dass dem Straßenverkehrsrecht mit der verschuldensunabhängigen Schadensersatzpflicht nach § 7 StVG spezialgesetzliche Regelungen zu Haftungsfragen nicht fremd sind. Der Gesetzentwurf trägt den spezifischen Gefahren durch das Fahren mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen nicht Rechnung, auch wenn offenbar ein erhöhtes Betriebsrisiko vermutet wird, wie sich aus der Erhöhung der Haftungshöchstgrenze in § 12 StVG-E um 100 Prozent für Personen- und Sachschäden ergibt. Es bleibt hingegen gänzlich unberücksichtigt, dass die Autohersteller für das einwandfreie Funktionieren der von ihnen entwickelten und in Verkehr gebrachten automatisierten Assistenzsysteme verantwortlich sind. Im Gegensatz zu den Autoherstellern werden die Verbraucherinnen und Verbraucher durch zusätzliche Pflichten, aber nicht zuletzt auch durch die zu erwartende Prämienerrhöhung im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung ungebührlich hoch belastet. Der Bundesrat hält es daher für notwendig, die Gefährdungshaftung proportional zum Grad der Automatisierung des Fahrsystems auf den Hersteller auszudehnen. Er bittet um Prüfung, wie eine

entsprechende Regelung ausgestaltet werden kann.

Begründung:

Es erscheint absehbar, dass beim Einsatz von automatisierten Fahrzeugen Haftungsverschiebungen zu Tage treten werden, denn je mehr Fahrsituationen das Fahrzeug eigenständig bewältigt, umso weniger ist der Fahrer/die Fahrerin am Fahrgeschehen beteiligt. Der vorliegende Gesetzentwurf lässt diese Entwicklung jedoch unberücksichtigt und vernachlässigt, dass die Hersteller für die von ihnen in Verkehr gebrachten Assistenzsysteme und deren einwandfreies Funktionieren verantwortlich sind. In der juristischen Literatur hingegen überwiegt die Meinung, dass es bei einer zunehmenden Automatisierung auch zu einer Verschiebung weg von der Halterhaftung hin zur Herstellerhaftung kommen muss. Insbesondere dürfte es im Einzelfall für die Verbraucher problematisch sein nachzuweisen, welche technischen Fehler zu einer Haftung der Hersteller führen.

Die Autohersteller müssen hier deutlicher in die Verantwortung genommen werden, auch um sie anzuhalten, Nutzen und Schadenskosten in Beziehung zu setzen und ihren Sorgfaltspflichten angemessen nachzukommen. Der Verweis in der Gesetzesbegründung, dass die Haftpflichtversicherungen der Verbraucherinnen und Verbraucher und Hersteller dies im Einzelfall regeln werden, trägt nicht. Aus diesem Grund ist die Gefährdungshaftung des Herstellers beim Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen proportional zum Grad der Automatisierung unmittelbar im Gesetz zu verankern.

AV 15. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 16  
und 17)

In Artikel 1 ist Nummer 3 zu streichen.

Begründung:

Auf die Einführung besonderer erhöhter Haftungshöchstbeträge speziell für Fälle, in denen der Schaden auf Grund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion verursacht wurde, sollte verzichtet werden. Aus Sicht des Geschädigten spielt es für den Schadenseinschlag weder bei Personen- noch bei Sachschäden eine Rolle, auf welche Ursache (z.B. Trunkenheit am Steuer oder Fehlfunktion eines automatisierten Fahrsystems) der Schadenseintritt zurückzuführen ist, da die verletzten Rechtsgüter regelmäßig der Sache nach identisch sind. Stattdessen dürften mit der Erhöhung (Verdopplung) der Haftungshöchstbeträge regelmäßig auch Erhöhungen der Deckungssummen in der Kfz-Haftpflichtversicherung verbunden sein, die eine entsprechende Steigerung der Beitragsbelastungen zur Folge hätten. Darüber hinaus würde die Einführung spezieller Haftungshöchstbeträge für ein uneinheitliches Haftungssystem sorgen, indem - anders als bisher - faktisch nach Fahrzeugtyp (mit oder

ohne auf internationalen Vorschriften beruhende automatisierte Fahrfunktion) sowie einzelfallbezogen nach der Schadensursache differenziert würde.

R 16. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 15)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Haftungserhöhung konkreter formuliert werden sollten, etwa durch die Beschränkung auf die "Verursachung des Schadens aufgrund eines Systemfehlers bei bestimmungsgemäßer Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion".

Begründung:

Nach § 12 StVG-E sollen die für die Gefährdungshaftung geltenden Haftungsgrenzen für Fälle der Verursachung des Schadens "aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion" verdoppelt werden.

Die Begründung des Gesetzentwurfs weist darauf hin, dass die Erhöhung der Haftungsgrenzen auf Fälle eines Systemversagens beschränkt sein soll.

Zur Klarstellung ist daher zu erwägen, die Erhöhung der Haftungsgrenzen ausdrücklich auf Fälle der Verursachung des Schadens aufgrund eines Systemfehlers bei bestimmungsgemäßer Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion zu beziehen, um deutlicher zu machen, dass die Haftungsgrenzen nur für den Fall des reinen Systemversagens und nicht zum Beispiel auch für Fälle, in denen der Fahrzeugführer die Pflicht zur Übernahme nach § 1b StVG-E verletzt, erhöht werden.

Vk In 17. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 StVG)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 15)

Um etwaige Schäden durch Systemfehler bei diesen Fahrzeugen ausgleichen zu können, erscheint eine Erhöhung der Ausgleichsgrenzen bei § 12 Absatz 1 Nummer 2 nicht nur um 100 Prozent, sondern zumindest in einer Übergangszeit um 200 Prozent angemessen. Zu berücksichtigen ist, dass den Kommunen durch Schäden an Infrastruktureinrichtungen erheblich höhere Schäden entstehen können.

Vk 18. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 32 Absatz 1 Nummer 8 StVG)

Es ist weder aus dem Gesetzeswortlaut noch aus der Gesetzesbegründung ersichtlich, welche genauen Maßnahmen von den kommunalen (Zulassungs-) Behörden gefordert werden, um dieser Regelung zu entsprechen.

Erforderlich sind in jedem Falle Umstellungen des bisherigen Verfahrens, gegebenenfalls mit entsprechenden Softwareanpassungen sowie Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Entgegen der Einschätzung, die der Begründung zu entnehmen ist, sind diese Aufwendungen nicht fallzahlabhängig, sondern jede Zulassungsbehörde muss bereits nach Inkrafttreten dieser Regelung diese Voraussetzungen für die Zulassung derartiger Fahrzeuge erfüllen, und zwar ungeachtet künftiger "Fälle".

R 19. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)

(bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 20,  
21 und  
22)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine umfassende Überarbeitung der Datenverarbeitungsregelung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion zu prüfen, insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

- a) Klarstellung, welche Daten neben den in § 63a Absatz 1 StVG-E genannten (Steuerung des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen; Aufforderungen an den Fahrzeugführer, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen; Auftreten einer technischen Störung) zusätzlich gespeichert werden müssen, wie z. B. Grund für die Aufforderung an den Fahrer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung oder Dauer zwischen Signal und Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer; Standortdaten wie GPS bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen;
- b) Klarstellung, wer Adressat der in § 63a Absatz 1 StVG-E genannten Speicherpflicht ist;
- c) Klarstellung, für welche Art von Kontrollen im Sinne von § 63a Absatz 2 StVG-E den nach Landesrecht zuständigen Behörden Daten übermittelt und von diesen genutzt werden dürfen;



- d) Klarstellung, wer in § 63a Absatz 3 StVG-E Adressat der Verpflichtung zu Übermittlung von Daten an Dritte ist, wie diese technisch umgesetzt werden soll und unter welchen Voraussetzungen an Dritte übermittelte Daten von diesen zu löschen sind;
- e) Prüfung der Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht an Dritte in § 63a Absatz 3 StVG, insbesondere hinsichtlich des Erfordernisses der Glaubhaftmachung;
- f) Klarstellung, wer Adressat der Höchstspeicherfrist nach § 63a Absatz 4 StVG-E ist;
- g) Festlegung einer Mindestspeicherfrist, deren Nichteinhaltung einen Ordnungswidrigkeitentatbestand darstellt, wobei strafrechtliche Verjährungsvorschriften zu berücksichtigen sind;
- h) Einfügung einer Berechtigung und einer Verpflichtung der Aufsichtsbehörde, die gespeicherten Daten auf Antrag auch an Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden zu übermitteln;
- i) Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Aspekte bei der Art und Dauer der Speicherung, z. B. bei Mietfahrzeugen oder Veräußerung des Fahrzeugs.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht die Schaffung einer Datenverarbeitungsregelung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion vor. Durch die Aufzeichnung, wann das automatisierte System zur Fahrzeugsteuerung eingeschaltet war und wann nicht und wann das automatisierte System den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert hat, soll sichergestellt werden, dass sich der Fahrzeugführer nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen kann (vgl. BR-Drucksache 69/17 Seite 9).

Die Regelung lässt eine Vielzahl von dringend zu klärenden Fragen offen, die eine umfassende Überarbeitung der Vorschrift nahelegen.

Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

Zu Buchstabe a

Zu speichernde Daten nach § 63a Absatz 1 StVG-E

§ 63a Absatz 1 StVG-E sieht bislang lediglich die Speicherung von Basis-Daten vor, nämlich,

- ob die Steuerung des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen erfolgt ist;

- ob eine Aufforderung an den Fahrzeugführer erfolgt ist, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen;
- ob eine technische Störung aufgetreten ist.

Zusätzlich ist bei allen Daten zumindest die Speicherung der genauen Uhrzeit erforderlich, wobei sichergestellt sein muss, dass es sich nicht um eine vom Fahrer eingestellte, veränderliche Uhrzeit handelt, sondern um eine durch das System aktualisierte Uhrzeit (zum Beispiel bei Sommerzeit).

Als weitere zu speichernde Daten kommen in Betracht:

- der Grund für die Aufforderung an den Fahrer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung;
- die Dauer zwischen Signal und Übernahme der Fahrzeugsteuerung;
- Standortdaten wie GPS bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen.

Die Speicherung des Grundes für die Aufforderung zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung ist von Bedeutung für die Beurteilung, welche Pflichten den Fahrzeugführer in diesem Zusammenhang treffen. Die Aufforderung kann verschiedene Ursachen haben, die ein sehr unterschiedliches Handeln des Fahrzeugführers erfordern. Erfolgt die Aufforderung zum Beispiel, weil das System den Inhalt eines Verkehrsschildes nicht erkannt hat, zum Beispiel eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund einer Verschmutzung, ist das Eingreifen des Fahrzeugführers möglicherweise nicht so dringlich wie in anderen Fällen, zum Beispiel wenn das System aufgrund einer erkannt gefährlichen Situation, zum Beispiel einem drohenden Unfall, zur Übernahme auffordert.

Soweit bei den nach § 63a Absatz 1 StVG-E zu speichernden Daten eine Uhrzeit erfasst wird, lässt sich die Dauer zwischen einem Signal zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer und der erfolgten Übernahme regelmäßig berechnen. Ansonsten müssten diese Daten erfasst werden, da sie von Bedeutung für die Beurteilung sind, ob der Fahrzeugführer "unverzüglich" im Sinne von § 1b StVG-E gehandelt hat.

Die Standortdaten sind relevant für die Klärung, ob die hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen "bestimmungsgemäß" im Sinne von § 1a Absatz 1 StVG-E verwendet wurden, das heißt entsprechend den Herstellervorgaben zum Beispiel nur auf der Autobahn.

Die Speicherung dieser Daten sollte gesetzlich vorgesehen werden. Insoweit kann nicht auf zukünftige, bislang noch unbekannt internationale Regelungen abgestellt werden. § 63a Absatz 1 StVG-E verweist insofern zwar auf den "Stand der Technik entsprechend internationaler Vorgaben", bezieht dies aber lediglich auf die Art der Aufzeichnung, nicht aber auf deren Inhalt, das heißt aufzuzeichnen sind nur die bislang in § 63a Absatz 1 StVG-E aufgeführten Basis-Daten, die aus den genannten Gründen als nicht ausreichend anzusehen sind.

Zu klären ist außerdem, in welcher Weise und insbesondere an welchem Ort die Speicherung der Daten erfolgen soll. In Frage kommt zum Beispiel eine Speicherung in einer sogenannten "black-box" im Fahrzeug selbst, aber auch

eine Speicherung im Wege der Datenübertragung in einer sogenannten "cloud" zum Beispiel auf einem Server des Fahrzeugherstellers oder -händlers.

#### Zu Buchstabe b

##### Adressat der Speicherpflicht gemäß § 63a Absatz 1 StVG-E

Die Regelung des § 63a Absatz 1 StVG-E lässt offen, wer Adressat der Speicherpflicht ist.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wen die Speicherpflicht treffen soll: den Fahrzeugführer, den Fahrzeughalter, den Fahrzeughersteller oder den für den Vertrieb in Deutschland zuständigen Fahrzeughändler.

#### Zu Buchstabe c

##### Kontrollen im Sinne von § 63a Absatz 2 StVG-E

§ 63a Absatz 2 StVG-E sieht vor, dass die nach § 63a Absatz 1 StVG-E gespeicherten Daten "den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf Verlangen zu übermitteln" sind und von diesen gespeichert und genutzt werden dürfen, wobei die Datenübermittlung auf das Maß zu beschränken ist, "das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendig ist".

Dem Gesetzentwurf wie auch seiner Begründung (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 18) ist nicht zu entnehmen, für welche Art von Kontrollen eine Datenübermittlung stattfinden darf und soll. Hierzu bedarf es klarer Begleitregeln, gegebenenfalls in anderen Gesetzen, welche Aufgaben, Rechte und Pflichten den nach Landesrecht zuständigen Behörden im Zusammenhang mit der Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen im Straßenverkehr überhaupt zukommen sollen. Erst bei Festlegung dieser Aufgaben kann geklärt werden, welche Behörden auf Landesebene diese Aufgaben übertragen werden sollen. Ansonsten würde im Rahmen der Datenübermittlungsnorm des § 63a Absatz 2 StVG-E eine Vorfestlegung der Zuständigkeit erfolgen, bevor überhaupt geklärt ist, welche Aufgaben hiervon umfasst sind.

#### Zu Buchstabe d

##### Verpflichtung zu Übermittlung von Daten an Dritte gemäß § 63a Absatz 3 StVG-E

§ 63a Absatz 3 StVG-E sieht vor, dass Dritten unter bestimmten Voraussetzungen die nach § 63a Absatz 1 StVG-E gespeicherten Daten zu übermitteln sind und von diesen gespeichert und genutzt werden dürfen.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wen diese Übermittlungspflicht treffen soll: den Fahrzeugführer, den Fahrzeughalter, den Fahrzeughersteller oder den für den Vertrieb in Deutschland zuständigen Fahrzeughändler.

Vor dem Hintergrund der im Gesetzentwurf aufgeführten erheblichen Kosten für die Anschaffung von Datenauslesegeräten (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 10) sollte zudem geregelt werden, in welcher Weise die Verpflichtung zu

Datenübermittlung technisch umgesetzt werden soll, zum Beispiel Auslesung und Übermittlung durch die in § 63 Absatz 1 StVG-E genannte Landesbehörde oder durch den Fahrzeughersteller oder -händler, und wer die Kosten hierfür zu tragen hat.

Zudem bedarf es einer klaren Regelung, zu welchen Zwecken der Dritte die Daten speichern und nutzen darf und unter welchen Voraussetzungen die Daten zu löschen sind. § 63a Absatz 3 Satz 2 StVG-E verweist bislang lediglich auf § 63a Absatz 2 Satz 2 StVG-E ("Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden."). Ein Verweis auf § 63a Absatz 2 Satz 3 StVG-E, der eine Beschränkung der Nutzung zum Inhalt hat, fehlt. Dritte könnten demnach einmal erlangte Daten ohne weitere Beschränkung nutzen und auch unbefristet speichern.

#### Zu Buchstabe e

##### Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht an Dritte nach § 63a Absatz 3 StVG-E

§ 63a Absatz 3 StVG-E sieht vor, dass der Dritte für die Entstehung der Übermittlungspflicht die unter Nummer 1 und Nummer 2 genannten Voraussetzungen "glaubhaft zu machen hat".

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu prüfen, ob es über die Geltendmachung des Vorliegens der genannten Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht zusätzlich einer solchen "Glaubhaftmachung" bedarf und ob es sich hierbei um eine "Glaubhaftmachung" im Sinne von § 294 ZPO handeln soll.

Für das Entstehen eines materiell-rechtlichen Auskunftsanspruchs bedarf es grundsätzlich nicht einer "Glaubhaftmachung", dass die vom Anspruchsteller behaupteten Voraussetzungen auch vorliegen. Bei der "Glaubhaftmachung" im Sinne von § 294 ZPO handelt es sich vielmehr um einen Beweismaßstab im Rahmen eines Zivilprozesses, soweit zwischen den Parteien das Vorliegen der Voraussetzungen des Auskunfts- oder Übermittlungsanspruchs strittig sein sollte.

#### Zu Buchstabe f

##### Adressat der Höchstspeicherfrist nach § 63a Absatz 4 StVG-E

§ 63a Absatz 4 StVG-E sieht eine Höchstspeicherfrist von drei Jahren vor.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wer Adressat dieser Regelung ist. In Frage kommen insoweit der Fahrzeughalter, der Fahrzeugführer, die nach Landesrecht zuständige Behörde, der Fahrzeughersteller oder der maßgebliche Fahrzeughändler. Inwieweit diesen eine Höchstspeicherfrist vorgegeben werden sollte, hängt bereits davon ab, in welcher Weise und an welchem Ort die Speicherung der Daten zu erfolgen hat.

Unklar ist, weshalb ein mit dem Fahrzeughalter identischer Fahrzeugführer verpflichtet sein sollte, auf ihn selbst bezogene Nutzungsdaten spätestens nach drei Jahren zu löschen. Anders gestaltet sich der Fall bereits dann, wenn Fahrzeugführer und Fahrzeughalter nicht identisch sind, zum Beispiel bei Nutzung des Fahrzeuges als Mietwagen oder Verleih des Fahrzeuges durch den Fahrzeughalter an Dritte.

Sinn macht eine Höchstspeicherfrist bei einer an eine Landesbehörde erfolgten

Übermittlung, wobei in diesem Zusammenhang geklärt werden muss, wann die Frist zu laufen beginnt (zum Beispiel ab Aufzeichnungsdatum oder ab Übermittlungsdatum) und aus welchen Gründen eine Fortsetzung der Speicherung und Nutzung in Betracht kommt (zum Beispiel laufende behördliche oder gerichtliche Verfahren der Behörde gegen den Fahrzeughalter, Fahrzeugführer, Fahrzeughersteller oder Fahrzeughändler).

Sinnvoll erscheint eine Höchstspeicherfrist auch dann, wenn die Speicherung technisch bedingt durch den Fahrzeughersteller oder -händler erfolgen sollte, wobei auch hier die genannten Folgefragen zu klären sind.

#### Zu Buchstabe g

#### Berücksichtigung der strafrechtlichen Verjährung bei der Speicherfrist in § 63a Absatz 4 StVG-E

##### Festlegung einer Mindestspeicherfrist in § 63a Absatz 4 StVG-E

§ 63a Absatz 4 StVG-E sieht bislang lediglich eine Höchstspeicherfrist von drei Jahren vor, enthält aber keinerlei Regelungen, wie lange die nach § 63a Absatz 1 StVG-E zu speichernden Daten mindestens vorgehalten werden müssen.

Die Speicherpflicht nach § 63a Absatz 1 StVG-E macht nur Sinn, wenn begleitend geregelt wird, wie lange diese Daten vorzuhalten sind. Ansonsten könnte der Fahrzeughalter oder -führer die Daten gleich im Anschluss an die erfolgte Nutzung sofort wieder löschen. In diesem Fall würde der Sinn und Zweck der Speicherung, dass sich der Fahrzeugführer nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen können soll (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 9), nicht erreicht werden. Auch könnten Dritte nicht mehr unter den in § 63a Absatz 3 StVG-E genannten Voraussetzungen auf die Daten zugreifen.

Bei der Festlegung der Mindestspeicherfrist sollten auch die strafrechtlichen Verjährungsvorschriften berücksichtigt werden. Die in § 63a Absatz 4 StVG-E vorgesehene Speicherfrist von maximal drei Jahren, die den Verjährungsfristen aus unerlaubter Handlung nach § 195 BGB und § 14 StVG Rechnung trägt, erscheint angesichts der möglicherweise erforderlichen Strafverfolgung von (fahrlässigen) Tötungsdelikten und sonstigen schwerwiegenden Straftaten (etwa § 315 b StGB) zu kurz bemessen.

Ähnlich der Regelungen zur Nutzung von Fahrtenschreibern müssten zudem Tatbestände im Recht der Ordnungswidrigkeiten für den Fall vorgesehen werden, dass der nach § 63a Absatz 1 StVG-E zur Speicherung Verpflichtete eine Speicherung verhindert oder verfälscht oder gespeicherte Daten vorzeitig löscht.

#### Zu Buchstabe h

#### Datenübermittlung an Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden

Angesichts der zu befürchtenden Beweisprobleme in Fällen, in denen der Beschuldigte einer Verkehrsstraftat oder -ordnungswidrigkeit einen technischen Defekt des Automatisierungssystems sowie dessen mangelnde Erkennbarkeit behauptet, ist die in § 63a StVG-E vorgesehene Regelung zur

Datenverarbeitung auch in Straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlicher Hinsicht relevant. Nach § 63a Absatz 2 StVG-E sollen die gemäß dessen Absatz 1 aufgezeichneten Daten den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Veranlassung übermittelt werden, wobei die übermittelten Daten durch diese gespeichert und genutzt werden dürfen, soweit es für die Überwachung erforderlich und notwendig ist. Dritten dürfen gespeicherte Daten übermittelt werden, wenn sie glaubhaft machen, dass die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung und Abwehr von Rechtsansprüchen erforderlich sind und das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Es fehlt eine ausdrückliche Berechtigung oder Verpflichtung dieser Aufsichtsbehörde, die Daten auf entsprechenden Antrag auch den Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden zur Verfügung zu stellen. Nur so können die dargestellten Beweisschwierigkeiten im Rahmen von Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren vermieden werden.

#### Zu Buchstabe i

##### Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Aspekte

Bei der notwendigen Klärung der Speicherverpflichtung sowie der Speicherfristen sind auch datenschutzrechtliche Aspekte einzubeziehen.

Dies gilt insbesondere für die Nutzung des Fahrzeuges als Mietwagen oder im Falle einer Veräußerung des Fahrzeugs. In diesen Fällen muss geklärt werden, inwieweit die gespeicherten Daten von dem jeweiligen Fahrzeughalter oder Fahrzeugführer ausgelesen und genutzt werden dürfen. In Frage kommt auch eine Speicherung der Daten außerhalb des Fahrzeuges bis zum Ablauf der zu regelnden Mindestspeicherfristen, um zum Beispiel das Auslesen der Daten durch einen zukünftigen Nutzer zu verhindern.

Insgesamt erscheint die vorgeschlagene Regelung zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion in der vorgelegten Form bislang unzureichend und lässt viele Fragen und Probleme ungeklärt, weshalb es einer umfassenden Neubearbeitung bedarf.

- Vk  
In
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 19)
- (bei Annahme entfällt Ziffer 21)
- [nur In]
20. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)
- Absatz 1 sieht vor, dass aufgezeichnet werden soll, wer "gefahren" ist. Diese Regelung ist nicht präzise genug. Es geht hier zumindest teilweise um personenbezogene Daten. Hier ist eine eindeutige Umgrenzung der zu erhebenden und speichernden Daten erforderlich. In dem Entwurf hingegen bleibt offen, welche Daten konkret aufgezeichnet werden sollen (z. B. Tag, Uhrzeit, GPS-Position, was das Fahrzeug kurz vorher für Daten erkannt und verarbeitet hat). Da diese Daten relevant für spätere Haftungsfragen sind, aber auch datenschutzrechtlich brisant (Stichwort: Bewegungsprofile), sollte genau geregelt werden, was unbedingt aufgezeichnet werden muss. [Die hier getroffene pauschale Aussage genügt nicht.] Darüber hinaus gehende Daten, die lediglich

wünschenswert, aber nicht erforderlich sind, sollten nicht aufgezeichnet werden.

[[nur Vk]]

Auch fehlt es an einer hinreichenden Präzisierung, zu welchen Zwecken die erhobenen Daten einerseits ausgelesen und andererseits verwendet werden dürfen. Absatz 2 spricht von "Kontrollen", ohne näher zu definieren, was unter den Kontrollen zu fassen ist. [[Wenn die im Fahrzeug gespeicherten Daten auch im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle herangezogen werden können und dabei dann z. B. auch Verkehrsverstöße aus voran gegangenen Tagen geahndet werden könnten, ist ein solches Vorgehen abzulehnen. Es ist daher im Sinne der Rechtsklarheit erforderlich, genau zu definieren, wofür welche Daten verwendet werden dürfen (Zweckbindung). Die hier getroffene pauschale Aussage genügt nicht.]]

Es fehlt an einer Regelung, dass Betroffene von etwaigen Datenübertragungen informiert werden. Darüber hinaus bleibt bei der angedachten Regelung des Absatzes 3 offen, wer überhaupt für die Datenübertragung zuständig ist.

Es muss hierbei auch berücksichtigt werden, dass zunächst einmal niemand verpflichtet ist, etwaige ihn selbst belastende Daten heraus zu geben.

AV 21. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 19 oder 20)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Regelung des § 63a StVG-E zu überprüfen und insbesondere die Zweckbestimmung zu präzisieren.

Begründung:

§ 63a Absatz 1 StVG-E schreibt vor, dass das Kraftfahrzeug jeweils aufzeichnen muss, ob es mittels hoch- bzw. vollautomatisierter Fahrfunktion gesteuert wird. Hier ist unklar, ob es sich um eine Pflicht etwa des Herstellers oder des Halters handelt und welche Folgen ein Verstoß hat (z. B. im Falle eines nicht vorhandenen oder nachträglich defekten Aufzeichnungssystems).

Daneben sollte die Zweckbestimmung des Absatzes 2 Satz 2 konkretisiert werden. Dies gilt insbesondere bezüglich der Anwendung auf Dritte nach Absatz 3 Satz 2. Mit Blick auf den Datenschutz und den Grundsatz der Datensparsamkeit sollte die Regelung ausdrücklich auf Zwecke der Rechtsverfolgung beschränkt werden. Dass, ab wann und für wen in diesen Fällen die Pflicht zur Datenlöschung nach Absatz 4 gilt, sollte ebenfalls ausdrücklich geregelt werden.

- AV 22. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 1 StVG)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 19)
- Den in § 63a StVG-E vorgesehenen Regelungen zur Datenverarbeitung begegnet der Bundesrat mit erheblichen Bedenken. Es wird in § 63a Absatz 1 StVG-E nicht hinreichend konkretisiert, wem die Pflichten zur Speicherung und Übermittlung der Daten als "Datenverantwortlichem" auferlegt und wie diese Verfahren technisch sicher und nicht manipulierbar ausgestaltet werden sollen. Zudem wird auf Regelungen zur Speicherung der Fahr-Daten "nach dem Stand der Technik entsprechend internationalen Vorgaben" verwiesen, die laut der Gesetzesbegründung für automatisierte Fahrfunktionen heute noch nicht in internationalen Vorschriften beschrieben werden. Es bleibt offen, ob diese Regelungen nach Inkrafttreten des Gesetzes nur für Neuzulassungen gelten werden oder auch auf bereits zugelassene Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen anwendbar sind.

Begründung:

Alle Daten, die mit dem Kfz-Kennzeichen oder einer Speicher-ID des Fahrzeugs verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogene Daten anzusehen. Wie und von wem diese personenbezogenen Daten erhoben, gespeichert und verarbeitet werden, muss für Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und nachvollziehbar geregelt sein. Der Gesetzentwurf enthält in § 63a StVG hingegen keine konkreten Regelungen zur Fragen der Speicherung der Fahr-Daten. Dass eine zusätzliche Erfassung eines Identifikationsdatums eines wie auch immer aussehenden Speichermediums bei den örtlichen Zulassungsbehörden erfolgen soll, ergibt sich lediglich im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Erfüllungsaufwand in der Gesetzesbegründung. Fragen, wie und womit die Fahr-Daten gespeichert werden, von wem und wie die Daten bei der Anforderung einer Übermittlung von Fahr-Daten durch die Behörde bei einer Kontrolle erfolgen soll, lässt der Gesetzentwurf gänzlich unberücksichtigt. Da mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge auch die Fragen nach der Erhebung, Speicherung und der Verwendung der personenbezogenen Daten in den Vordergrund rücken wird, müssen gesetzliche Mindeststandards zu Datenschutz und Datensicherheit bereits im Straßenverkehrsgesetz festgelegt werden, um einen effektiven Daten- und Verbraucherschutz zu gewährleisten.



AV 23. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 2 StVG)

Der Bundesrat kritisiert, dass in § 63a Absatz 2 StVG-E der zur Datenübermittlung Verpflichtete und der Umfang der erlaubten Datenübermittlung nicht hinreichend bestimmt sind. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass die Datenübermittlung auf das Maß zu beschränken ist, das im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle notwendig ist. Da alle Daten, die mit dem Kfz-Kennzeichen verknüpfbar sind, als personenbezogene Daten anzusehen sind, bittet der Bundesrat um Aufnahme verbraucherfreundlicher Mindeststandards und klarer gesetzlicher Vorgaben unmittelbar im Gesetzestext, um den berechtigten Datenschutzinteressen der Verbraucherinnen und Verbraucher angemessen Rechnung zu tragen und Umfang sowie Inhalt der Übermittlungspflicht rechtssicher auszugestalten.

Begründung:\*

Alle Daten, die mit dem Kfz-Kennzeichen oder einer Speicher-ID des Fahrzeugs verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogene Daten anzusehen. Wie und von wem diese personenbezogenen Daten erhoben, gespeichert und verarbeitet werden, muss für Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und nachvollziehbar geregelt sein. Der Gesetzentwurf enthält in § 63a StVG hingegen keine konkreten Regelungen zur Fragen der Speicherung der Fahr-Daten. Dass eine zusätzliche Erfassung eines Identifikationsdatums eines wie auch immer aussehenden Speichermediums bei den örtlichen Zulassungsbehörden erfolgen soll, ergibt sich lediglich im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Erfüllungsaufwand in der Gesetzesbegründung. Fragen, wie und womit die Fahr-Daten gespeichert werden, von wem und wie die Daten bei der Anforderung einer Übermittlung von Fahr-Daten durch die Behörde bei einer Kontrolle erfolgen soll, lässt der Gesetzentwurf gänzlich unberücksichtigt. Da mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge auch die Fragen nach der Erhebung, Speicherung und der Verwendung der personenbezogenen Daten in den Vordergrund rücken wird, müssen gesetzliche Mindeststandards zu Datenschutz und Datensicherheit bereits im Straßenverkehrsgesetz festgelegt werden, um einen effektiven Daten- und Verbraucherschutz zu gewährleisten.

---

\* wird bei Annahme von Ziffer 22 zusammengeführt

AV 24. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 3 StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Regelung in § 63a Absatz 3 StVG-E zur Weitergabe und Verwendung von Daten an Dritte im Hinblick auf die Einhaltung des Gebots der Datenvermeidung und Datensparsamkeit sowie eines Einwilligungserfordernis durch den Fahrzeughalter und -führer sowie der Erfordernis einer Widerrufsmöglichkeit zu prüfen.

Begründung:

Die in § 63a Absatz 3 StVG-E vorgesehenen Regelungen zur Datenverarbeitung berücksichtigen die Belange der Fahrzeugführer und Fahrzeughalter nur unzureichend. Den Anliegen an Datenschutz und Datensicherheit ist nicht ausreichend Rechnung getragen. Zudem fehlt es in Teilen an Bestimmtheit der Begrifflichkeiten. Die Formulierungen "nach dem Stand der Technik" und "entsprechend der internationalen Vorgaben" sind zu unbestimmt.

Es wird daher die Notwendigkeit gesehen, die Regelungen bezüglich der Erhebung, Weitergabe und Übermittlung sowie Verwendung von Daten an die und durch die Hersteller zu überprüfen und hierbei das Prinzip der Datenvermeidung und Datensparsamkeit zu berücksichtigen sowie eine ausreichende Transparenz zu gewährleisten, die es Fahrzeugfahrern- und -haltern ermöglicht, Datenerhebung, -verarbeitung, und -weitergabe nachzuvollziehen. Dabei sollte die Datenerhebung, -verarbeitung, und -weitergabe unter Einwilligungsvorbehalt gestellt werden und eine Widerrufsmöglichkeit für die Verbraucherinnen und Verbraucher gegeben sein.

Vk 25. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, inwieweit eine deutliche äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen unverzichtbar ist. Denn bei polizeilichen Kontrollen oder bei der Unfallaufnahme ist es von grundlegender Bedeutung, ob ein Fahrzeug eigenhändig gesteuert wurde oder ob es sich im automatisierten Fahrmodus befand. Deshalb ist es schon aus Gründen der Beweismittelsicherung erforderlich, schnell und einfach zu erkennen, dass es sich um ein Fahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion handelt.

- b) Der Bundesrat bittet überdies zu prüfen, inwieweit ein Eintrag in der Zulassungsbescheinigung für erforderlich erachtet wird, der über Art und Umfang sowie den Grad der Automatisierung Auskunft gibt. Denn bereits jetzt gibt es Fahrerassistenzsysteme, wie Stau- oder Parkassistenten, die bestimmte Fahraufgaben automatisiert leisten. Hierdurch sollen Abgrenzungsprobleme aufgrund des Automatisierungsgrades bei der polizeilichen Kontrolle oder Unfallaufnahme vermieden werden.

- AV 26. Der Bundesrat fordert, dass zur Sensibilisierung der Verbraucherinnen und Verbraucher bei diesen hochautomatisierten und intelligenten Produkten und Anwendungen auf den ersten Blick erkennbar sein muss, wie datenintensiv oder datensparsam das jeweilige hoch- bzw. vollautomatisierte Fahrsystem in Fahrzeugen ist. Die Bundesregierung wird aufgefordert zu prüfen, ob ein Label mit einfachen, vergleichbaren Klassifizierungen analog der Energieverbrauchskennzeichnung eine praktikable Lösung darstellen könnte.

Begründung:

Jedes Fahrzeug sollte hinsichtlich Stärke und Umfang der Datensicherheitsmaßnahmen durch eine standardisierte Grafik gekennzeichnet sein, um so auf leicht verständliche Weise über die Intensität der Datenerhebung, -übermittlung und -verarbeitung zu informieren. Zudem sollten die Fahrzeugdaten nach Fahrerinnen und Fahrern getrennt und verschlüsselt gespeichert werden können. Die Art der Aufzeichnung sowie Übermittlung muss jederzeit für die Nutzerinnen und Nutzer transparent gestaltet werden. Die Bundesregierung sollte hier prüfen, inwieweit sie von der ihr nach Artikel 12 Nummer 8 Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) eingeräumten Befugnis Gebrauch machen kann, standardisierte Bildsymbole zu entwickeln und Verfahren für deren Bereitstellung zu erlassen.

- AV 27. Der Bundesrat betont die Notwendigkeit, die Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher zu stärken. Wer von hochautomatisierten und vernetzten Fahrsystemen keinen Gebrauch machen möchte, sollte trotzdem in angemessener Weise auch künftig am Straßenverkehr teilnehmen können.

Begründung:

Die Automatisierung im Straßenverkehr wird nicht gelingen, wenn die Verbraucherinnen und Verbraucher auf dem Weg in die neue digitale Welt nicht "mitgenommen" werden. Voraussetzung dafür ist das Vertrauen der Nutzerinnen und Nutzer in die Technik, vor allem was den Datenschutz betrifft. Die Entscheidung für oder gegen den Einsatz von hoch- bzw. vollautomatisierten Fahrsystemen und die damit einhergehende Übermittlung von Fahrdaten kann und soll jeder selber treffen. Gerade diese Entscheidungsfreiheit ist schließlich das tragende Element des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung. Voraussetzung ist aber auch, dass eine echte Wahlfreiheit besteht.

- AV 28. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass die Erwerber von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen die für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs gegebenenfalls erforderlichen Aktualisierungen der Fahrzeugsoftware während der üblichen Nutzungsdauer des Fahrzeugs erhalten. Der Bundesrat ist der Meinung, dass die hierfür notwendigen Ansprüche des Erwerbers derzeit nicht ausreichend gesetzlich geregelt sind.
- Vk  
In  
[nur Vk] 29. Dem Gesetzentwurf fehlt es an einer angemessenen Übergangsfrist. Es ist zwingend die Aufnahme einer Übergangsfrist von mindestens sechs Monaten vorzusehen, um den Behörden, die mit der Umsetzung des Gesetzes befasst sind [(insbesondere den Kfz-Zulassungsbehörden),] ausreichend Zeit einzuräumen, den hiermit verbundenen Arbeitsanfall und die Einrichtung der erforderlichen technischen Ausrüstung organisieren zu können.
- Vk 30. Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes ergeben sich Fragen insbesondere dazu, warum Straßenverkehrsbehörden sich solche Auslesegeräte anschaffen sollten. Bisher gab es keinen Bedarf bei diesen Behörden, solche fahrzeugbezogenen Daten auszulesen.

B

31. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** und der **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.