

**954. Sitzung des Bundesrates am 10. März 2017**

**Sprechzettel für Herrn Staatsminister Dulig**

**zu**

**TOP 44: „Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung  
des Straßenverkehrsgesetzes“**

**BR-Drs. 69/17**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bundesrat hat sich in seinen Ausschussberatungen mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschäftigt.

Die vorgeschlagenen Regelungen bieten eine gute Grundlage, Rechtssicherheit beim Einsatz von automatisierten Chauffeurfunktionen herzustellen. Für die Akzeptanz und Durchsetzung der Assistenzsysteme ist dies eine unabdingbare Voraussetzung.

Die Mobilitätsbranche und insbesondere die Fahrzeugindustrie stehen an der Schwelle zu einem neuen Zeitalter:

Befördert durch eine rasante wissenschaftlich-technische Entwicklung auf dem Gebiet der Mikroelektronik, der Softwaretechnologien und der Verkehrstechnologien vollzieht sich ein grundlegender struktureller Wandel des Mobilitätsverhaltens.

So ist es nicht überraschend, dass hochautomatisierte Fahrzeuge und Verkehrssysteme seit geraumer Zeit im Fokus von Forschung und Entwicklung stehen.

Der Freistaat Sachsen als ein traditioneller Standort für Technologieentwicklung und -produktion im Mobilitätsbereich treibt seit Jahren die Themen „Intelligente Verkehrssysteme“ bzw. „Automatisiertes Fahren“ intensiv voran; erste Projekte sind gestartet. Meine positive Einstellung zur Entwicklung und zum Einsatz intelligenter Verkehrssysteme habe ich bereits im vergangenen Jahr bei der Beratung zur innerstaatlichen Umsetzung der Änderung des Wiener Übereinkommens deutlich gemacht.

Der Entwurf zur Neujustierung der rechtlichen Grundlagen ist richtig und wichtig. Die Diskussionen in den Ausschüssen haben aber auch gezeigt, dass noch nicht alle Fragen befriedigend gelöst sind und es weiterer intensiver Diskussionen bedarf.

Lassen Sie mich hier auf einige wenige, aber wichtige Beispiele verweisen:

Im vorliegenden Entwurf soll klargestellt werden, dass der Betrieb hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen zulässig ist, soweit sie bestimmungsgemäß verwendet werden. Damit wird unmittelbar auf die Festlegungen der Hersteller in den Betriebsanleitungen Bezug genommen.

Das heißt: Die Hersteller definieren den bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Hier braucht es klare Vorgaben, welche Anforderungen an die Herstellerangaben zu stellen sind.

Des Weiteren fehlt es an einer eindeutigen Definition, wann genau die Übernahme der Fahrzeugsteuerung erfolgen muss und in welcher Weise die Übernahmeaufforderung erfolgt.

Der Entwurf regelt einseitig die Pflichten des Fahrzeugführers, ohne positiv klarzustellen, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführer während der Nutzung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion ausüben darf. Die gegenwärtige Regelung lässt deutlich zu viel Interpretationsspielraum. Hier sind Konkretisierungen erforderlich.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Risikoverteilung zulasten der Fahrzeugführer ausfällt.

Ein weiteres Problem liegt in der Festlegung der Haftungshöchstbeträge bei Unfällen.

Die Anhebung der Haftungshöchstbeträge ist notwendig, um sicherzustellen, dass alle Unfälle versichert sind.

Dieser Haftungshöchstbetrag wurde pauschal mangels vorhandener Erfahrungen bestimmt. Damit erscheint die Bestimmung jedoch willkürlich. Es dürfte sachgerecht sein, für derartige Unfälle aufgrund technischen Versagens eine Erhöhung der Ausgleichsgrenzen zumindest für eine Übergangszeit auf 200 Prozent festzulegen bzw. zunächst überhaupt keine Haftungshöchstgrenze zuzulassen und erst nach Vorliegen ausreichender Erfahrungen und Daten einen konkreten Betrag zu benennen.

Ansprechen möchte ich schließlich das Thema Datenverarbeitung:

Der Entwurf sieht vor, dass die Daten der jeweiligen Systemzustände sowie der Handlungen des Fahrzeugführers aufgezeichnet werden und im

Bedarfsfall für die Auswertung zur Verfügung stehen. Diese Regelung ist allerdings nicht präzise genug.

Offen bleibt, 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 wichtig für spätere Haftungsfragen sind, zum anderen aber auch datenschutzrechtliche Relevanz haben (Stichwort: Bewegungsprofile), sollte genau geregelt werden, was unbedingt aufgezeichnet werden muss.

Offensichtlich ist bislang noch nicht ausreichend geklärt, inwieweit diese Technik belastbar zur Verfügung steht und die berechtigten Datenschutzinteressen der Fahrzeughalter und Fahrzeugführer berücksichtigt werden.

Es ist eine gesetzliche Regelung notwendig, in der festgelegt ist, dass der Datenspeicher gegen unberechtigten Zugriff und vor Manipulation geschützt und Zugriffe auf die Daten erkennbar sein müssen.

Die Politik ist vor allem gefragt, die entsprechenden Legislativakte umzusetzen, bzw. die erforderlichen rechtlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dabei stehen die weitere Erprobung sowie der baldige Einsatz der technischen Entwicklungen im Vordergrund.

Ich möchte es noch einmal hervorheben:

Durch die vorgesehene Gesetzesänderung soll Rechtssicherheit hinsichtlich des Einsatzes von Assistenz- bzw. automatisierter Systeme hergestellt und die weitere Entwicklung und Einführung automatisierter Fahrsysteme unterstützt werden. Das Rechtssystem wird somit an den sich fortentwickelnden Stand der Technik angepasst.

Trotz der noch zu klärenden Fragen kann der vorliegende Gesetzentwurf als eine entscheidende Wegmarke für die Entwicklung zukunftssträchtiger intelligenter Verkehrssysteme angesehen werden. Wichtig ist nun, dass die Überarbeitung im Interesse einer zeitnahen Einführung zügig und vor allem aber sorgfältig fortgesetzt wird.

Die Empfehlungen der Ausschüsse - nicht zuletzt des Verkehrsausschusses des Bundesrates - bieten dazu, so meine ich, konstruktive Anregungen.