

# Bundestag erörtert Regelungen zum automatisierten Fahren

*Mit dem Gesetzentwurf sollen laut Bundesregierung die Grundlagen für automatisiertes Fahren geschaffen werden. Fahrzeuge mit weiterentwickelten (hoch- oder vollautomatisierten) Systemen sollen künftig so eingesetzt und genutzt werden können, dass der Fahrer dem technischen System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übergeben kann. Der Bundestag hat den Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (18/11300) noch in der letzten Legislaturperiode nach erster Lesung zur weiteren Beratung an den federführenden Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur überwiesen. Dabei ist durchaus kontrovers diskutiert worden, wie die Meinungsbeiträge der geladenen Sachverständigen und der Mitglieder des Bundestages zeigen.*

## Fahrfunktion im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung

Geregelt werden soll das Zusammenwirken zwischen dem Kraftfahrzeug mit der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion und dem Fahrzeugführer. Es werde klargestellt, dass der Betrieb von Fahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung zulässig ist.

Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, dürfe es nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden. Ferner werde geregelt, dass im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung die automatisierte Fahrfunktion zur Fahrzeugsteuerung verwendet werden kann, „wenn der Fahrzeugführer besonders geregelte Pflichten zur unverzüglichen Wiederaufnahme der Fahrzeugsteuerung beachtet“. Insoweit könne sich der Fahrer bei bestimmungsgemäßer Nutzung einer diesen Anforderungen entsprechenden, automatisierten Fahrfunktion auf deren Funktionsfähigkeit verlassen.

Die Bundesregierung macht zugleich deutlich, dass auch bei der Fahrzeugsteuerung mittels automatisierter Fahrfunktion der Fahrer des betreffenden Kraftfahrzeugs Fahrzeugführer bleibe. „Während der automatisierten Phase wird der Fahrzeugführer nicht durch das hoch- oder vollautomatisierte System ersetzt“, heißt es dazu. Das sei erst beim autonomen Fahren der Fall, bei dem es keinen Fahrer, sondern nur Passagiere gebe.

## Regierungsentwurf für automatisiertes Fahren findet Zustimmung

Die von der Bundesregierung beabsichtigte Anpassung der Straßenverkehrsordnung an die Möglichkeiten des automatisierten Fahrens hat am 20.03.2017 prinzipiell die Zustimmung von Experten gefunden. Allerdings warteten die Sachverständigen bei einer öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Vorsitz von Martin Burkert (SPD) mit einer Reihe von kritischen Anmerkungen zum Regierungsentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (18/11300, 18/11534) auf.

**Verantwortlichkeit zwischen Fahrer und System**

Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH kritisierte, wie die Verantwortlichkeit zwischen Fahrer und System geregelt werden soll. Es würden „völlig einseitig“ nur die Pflichten des Fahrzeugführers angesprochen – „ohne auf der anderen Seite klarzustellen, welche Tätigkeiten der Fahrzeugführer während der Nutzung der hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktion ausüben darf“.

Bönninger weiter: „Damit handelt es sich zunächst nur um eine Enthftungsnorm für Fahrzeughersteller.“ Bleibe es beim Text des Gesetzentwurfs, sei ein

**Brönninger:**  
„Wenn das System fährt, haftet der Hersteller.“

„Kontrolldilemma zu befürchten, da die Regelungen faktisch eine Kontrolle des Fahrvorgangs vorschreiben, obwohl die Fahrassistenzsysteme (bis Teilautomatisierung) technisch bereits eine Nebentätigkeit erlauben“. Bei Haftungsfragen könne nicht gelten: „Das Auto

lenkt, der Fahrer haftet.“ Sondern: „Wenn das System fährt, haftet der Hersteller“ – jedenfalls bei sachgerechtem Einsatz.

**Kritik an der Regelung zum Umfang der Daten**

Peter Büttgen vermisste namens der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit die nötige Präzision im Gesetzentwurf. Es fehlten konkrete Regelungen zum Umfang der Daten, zur Erhebung und Verarbeitung, zur Zweckbestimmung, zur Löschung und zur technischen Ausgestaltung der Speichermedien.

Neben dem Datenschutz sollte auch die Datensicherheit größere Beachtung finden. Zur Speicherung der Daten nach einem Unfall reichten vier Punkte: Ist der Fahrer gefahren? Ist der Automat gefahren? Gab es eine Übernahmeaufforderung vom System an den Fahrer? Lag eine Funktionsstörung vor?

**Haftungsfrage als Dreh- und Angelpunkt des Entwurfs**

Dr. Joachim Damasky vom Verband der Automobilindustrie (VDA) sah in der Haftungsfrage einen Dreh- und Angelpunkt des Gesetzentwurfs. Eine Änderung der gegenwärtigen Regelungen sei nicht erforderlich.

Die Hersteller müssten die Kunden über Verwendung und Leistungsgrenzen der Systeme informieren, wobei dies nicht auf die Betriebsanleitung beschränkt bleibe, sondern auch im Fahrzeug geschehe. Den Fahrern werde signalisiert, wenn das Assistenzsystem aktiv ist. Auch Warnhinweise würden klar dargestellt. Zweitnutzer der Fahrzeuge erhielten die Möglichkeit, sich im Internet über die Systeme zu informieren.

**Informationen über die Assistenzsysteme**

Prof. Dr. Dr. Eric Hilgendorf von der Universität Würzburg merkte an, dass die Hersteller verpflichtet werden müssten, die Informationen über die Assistenzsysteme nicht im Kleingedruckten zu verstecken.

Den Nutzern müsse deutlich gemacht werden, was eine „bestimmungsgemäße Verwendung“ bedeute – für ihn ein „Kernbegriff“ des Gesetzentwurfs. „Was ist bestimmungsgemäß?“, fragte er angesichts der Werbeversprechen von Herstellern und den erheblichen rein technischen Möglichkeiten.

**Experte: Keine hinreichende Sicherheit für Autofahrer**

Prof. Dr. Volker Lüdemann von der Hochschule Osnabrück bemängelte, der Gesetzentwurf schaffe „keine hinreichende Sicherheit für Autofahrer“. Bei aller Bereitschaft zur Konkretisierung bleibe die „Grundproblematik“, dass der Fahrer die Systeme ständig überwachen müsse, um die Steuerung nach Aufforderung oder im Notfall „unverzüglich“ übernehmen zu können. Es könne immer darüber gestritten werden, ob die „erforderliche Grundaufmerksamkeit“ vorgelegen habe oder der Fahrzeugführer „durch fahrfremde Tätigkeiten unzulässig abgelenkt“ gewesen sei.

Konkretisierung werde es voraussichtlich erst nach Jahren durch Gerichtsurteile geben. Lüdemann: „Bis dahin kann sich der Autofahrer dem Fahrlässigkeitsvorwurf im Grunde nur dadurch entziehen, dass er komplett selber fährt.“ Was bedeute: „Das strategische Ziel des Gesetzentwurfs, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für das automatisierte Fahren zu machen, ist damit gefährdet.“

**Lüdemann:** „Das strategische Ziel des Gesetzentwurfs, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für das automatisierte Fahren zu machen, ist damit gefährdet.“

**ADAC erwartet restriktive Vorgaben der Hersteller**

Der Allgemeine Automobil-Club Deutschland (ADAC) unterstütze das Gesetzesvorhaben, da vom automatisierten Fahren „eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs zu erwarten“ sei, so Dr. Markus Schäpe. Wichtig sei, dass der Gebrauch nur im Rahmen der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ erlaubt sei. Doch wer festlege, was genau darunter zu verstehen sei, bleibe offen. Der ADAC erwarte sehr restriktive Vorgaben der Hersteller, die der Nutzer „so nicht erwartet“, zumal wohl gleichzeitig technisch eine „sehr weitreichende Nutzung der Automatisierungsfunktionen“ ermöglicht werde.

Laut Schäpe „legen die Erfahrungen mit dem Tesla-Autopilot nahe, dass viele Fahrzeugführer mit der Diskrepanz zwischen hohem technischen Potenzial und einem

## Schäpe: „Fahrten mit dem Autobahnassistenten in geschlossenen Ortschaften wären dann technisch unmöglich.“

eng gefassten bestimmungsgemäßen Gebrauch überfordert sind“. Die Hersteller müssten dafür sorgen, dass die Technik nur bestimmungsgemäß eingesetzt werden könne: „Fahrten mit dem Autobahnassistenten in geschlossenen Ortschaften wären dann technisch unmöglich.“

### Frage der Haftung im Sinne des Unfallopfers geklärt

Der Gesetzentwurf thematisiert auch die Frage der Haftung. In der Vorlage heißt es dazu, die Möglichkeit der Fahrzeugsteuerung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen dürfe nicht zulasten anderer Verkehrsteilnehmer, vor allem von möglichen Unfallopfern, gehen. Im Fall, dass den Fahrer keine Ersatzpflicht für einen Unfall trifft, bleibe es bei dem Ersatz des Schadens durch den Fahrzeughalter unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung, die kein Verschulden voraussetzt (§ 7 der Straßenverkehrsordnung).

Damit sei auch bei Unfällen aufgrund von Systemversagen mit automatisierten Fahrzeugen die Frage der Haftung im Sinne des Unfallopfers geklärt, schreibt die Regierung. Die Inanspruchnahme des Halters im Wege der Gefährdungshaftung werde dazu führen, dass die Haftpflichtversicherung des Halters und die Versicherung des Herstellers klären, wer im Ergebnis die Kosten des Unfalls tragen muss.

### Gefährdungshaftung auf Höchstbeträge begrenzt

In ihrem Entwurf verweist die Bundesregierung auch darauf, dass im Gegensatz zur Verschuldenshaftung die Gefährdungshaftung auf Höchstbeträge begrenzt sei – bei Personenschäden in Höhe von fünf Millionen Euro, bei Sachschäden in Höhe von einer Million Euro.

Aus Gründen des Verkehrsoferschutzes bei Fahrzeugen mit automatisierten Systemen soll laut der Vorlage die Regelung über Höchstbeträge geändert werden, „indem diese Beträge erhöht werden, wenn der Unfall durch einen Systemfehler verursacht wurde“. Mangels vorhandener Erfahrungen über Unfälle von beteiligten

Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen sollen diese Höchstbeträge pauschal um 100 % angehoben werden, schreibt die Regierung.

### Liste der geladenen Sachverständigen

- *Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger, FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH*
- *Peter Büttgen, Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit*
- *Dr. Joachim Damasky, Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)*
- *Prof. Dr. Dr. Udo Di Fabio, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn*
- *Prof. Dr. Dr. Eric Hilgendorf, Universität Würzburg*
- *Prof. Dr. Volker Lüdemann, Hochschule Osnabrück*
- *Dr. Markus Schäpe, Allgemeiner Deutschland Automobil-Club (ADAC)*

### Straßenverkehrsgesetz für automatisiertes Fahren geändert

Der Bundestag hat Regelungen zum Fahren von Autos mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Am Donnerstag, 30.03.2017, stimmten die Fraktionen von CDU/CSU und SPD einem Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (18/11300) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11776) zu. Die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke lehnten die Vorlage ab. Ein Änderungsantrag der Linksfraktion (18/11786) fand keine Mehrheit.

Der Gesetzentwurf stellt klar, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung“ zulässig ist. Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, dürfe das Auto nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden, heißt es in der Vorlage.

### Fahrer muss wahrnehmungsbereit sein

Ferner wird geregelt, dass im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung die automatisierte Fahrfunktion zur Fahrzeugsteuerung verwendet werden kann, „wenn der Fahrzeugführer besonders geregelte Pflichten zur unverzüglichen Wiederaufnahme der Fahrzeugsteuerung beachtet“. Einem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen folgend hat der Verkehrsausschuss klargestellt, dass der Fahrzeugführer sich im Falle, dass die hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion die Kontrolle über das Auto übernommen hat, „vom Verkehrs-



Alexander Dobrindt, CSU.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)



Herbert Behrens, Die Linke.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)



Kirsten Lühmann, SPD.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)

geschehen und der Fahrzeugführung abwenden“ darf. Er müsse aber so wahrnehmungsbereit sein, dass er die Steuerung wieder übernehmen kann, wenn er vom System dazu aufgefordert wird.

Geregelt sind in dem Gesetz auch Haftungsfragen. Damit zusammenhängend ist die Frist für die Speicherung von Daten des Fahrgeschehens von geplant drei Jahren auf sechs Monate abgesenkt worden, es sei denn, das Auto war in einen Unfall verwickelt.

#### Minister: Rechtliche Gleichstellung zwischen Mensch und Computer

Mit dem Gesetz wolle man zeigen, dass automatisiertes Fahren möglich ist, sagte Bundesverkehrsminister *Alexander Dobrindt* (CSU) zu Beginn der Debatte. Dazu gebe es nun „erst-

**Dobrindt: „Wir wollen, dass Deutschland bei dieser technologischen Revolution an der Spitze steht.“**

mal in der Welt“ rechtliche Voraussetzungen. „Wir schaffen eine rechtliche Gleichstellung zwischen dem menschlichen Fahrer und dem Computer als Fahrer“, sagte *Dobrindt*. Zudem würden die Haftungsfragen geklärt: „Wenn der automatisierte Modus das Fahrzeug steuert, liegt die Haftung beim Hersteller“, machte der Minister deutlich.

*Dobrindt* sprach von einer grundlegenden Veränderung der Mobilität. Die Folge seien unter anderem weniger Unfälle und weniger Stau. „Wir wollen, dass Deutschland bei dieser technologischen Revolution an der Spitze steht“, sagte der Minister.

#### Die Linke: Autofahrer werden zu Versuchskaninchen gemacht

Es gehe der Bundesregierung nicht um eine moderne Verkehrspolitik, sondern um neue Geschäftsfelder für die Automobilindustrie in Deutschland, befand hingegen *Herbert Behrens* (Die Linke). Obwohl eigentlich die Frage der Ver-

**Behrens: „Das Gesetz ist nicht zukunftstauglich.“**

kehrssicherheit ganz oben stehen müsste, werde dazu im Gesetz nichts gesagt, kritisierte er. „Ich habe den Eindruck, die Autofahrer werden zu Versuchskaninchen gemacht“, sagte der Linke-Abgeordnete. Sie müssten selber herausbekommen, wann das Auto übernommen werden muss und wann sich die Technik ausschaltet. „Das ist keine vorausschauende Politik“, urteilte er.

Kritik übte *Behrens* auch am Umgang mit dem Datenschutz. Der Fahrzeughalter müsse entscheiden können, „was gespeichert wird und was nicht“. Das habe auch die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit in der Expertenanhörung gefordert. *Behrens* Fazit lautete daher: „Das Gesetz ist nicht zukunftstauglich.“

#### SPD: Technik fährt sicherer und sauberer als der Mensch

Es gehe nicht um das autonome Fahren, erinnerte *Kirsten Lühmann* (SPD). Vielmehr würden nun für das Fahren mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion gesetzliche Regelungen verabschiedet. Diese Systeme würden die Verkehrssicherheit maßgeblich er-



Stephan Kühn, Bündnis 90/Die Grünen.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)



Steffen Bilger, CDU/CSU.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)



Andrea Voßhoff, Datenschutzbeauftragte.  
(Quelle: Achim Melde/Deutscher Bundestag)

höhen, sagte sie. „Mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen können viele Unfälle mit Todesopfern und Schwerverletzten vermieden werden“, betonte *Lühmann*. Zugleich erhöhe sich der Fahrkomfort und es würden Kohlendioxidemissionen eingespart.

„Auch wenn viele Kollegen es nicht wahrhaben wollen: Die Technik fährt sicherer und sauberer als der Mensch“, sagte sie. Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen habe der Entwurf zudem viele Verbesserungen erfahren – auch beim Datenschutz. So sei klargestellt, dass nur gespeichert werde, wer gefahren ist. „Wir gehen nicht darüber hinaus, und das ist gut und richtig“, sagte sie.

**Bündnis 90/Die Grünen: Gesetz hätte mehr Sorgfalt verdient**

*Stephan Kühn* (Bündnis 90/Die Grünen) sagte, ein Gesetz mit einer solchen Tragweite hätte aus seiner Sicht mehr Sorgfalt verdient. Trotz der Nachbesserungen blieben viele Fragen offen und seien Kernprobleme weiterhin nicht

**Kühn: „Die Verbraucher werden Sie mit diesem Gesetz nicht vom hoch- und vollautomatisierten Fahren überzeugen.“**

Kein Verständnis habe er auch dafür, dass Minister *Dobrindt* zwar eine Ethikkommission in Sachen automatisiertes Fahren eingerichtet habe, deren Ergebnisse aber nicht abgewartet worden seien. Einziger Lichtblick,

gelöst. „Die Verbraucher werden Sie mit diesem Gesetz nicht vom hoch- und vollautomatisierten Fahren überzeugen“, sagte *Kühn*.

so *Kühn* sei, dass für 2019 eine Evaluation vorgesehen ist. „Somit besteht die Chance, die handwerklichen Fehler bei diesem Gesetz in der nächsten Legislaturperiode zu beseitigen.“

**CDU/CSU: Aufzeichnungen zwingend erforderlich**

*Steffen Bilger* (CDU/CSU) betonte, zur Klärung von Haftungsansprüchen sei es zwingend erforderlich, dass aufgezeichnet werde, „ob bei Unfall oder anderen Schäden der Computer oder der Mensch die Fahraufgabe innehatte“.

Klar sei aber auch, dass mit den angefallenen Daten sehr sensibel umgegangen werden müsse. Daher würden die Daten auch im Datenspeicher des Autos verbleiben. Eine Verwendung sei nur zulässig, wenn sie für die Aufklärung eines Unfalls oder Schadens benötigt würden.

**Änderungsantrag der Linken abgelehnt**

In ihrem Änderungsantrag hatte Die Linke dafür plädiert, die von der Datenschutzbeauftragten *Andrea Voßhoff* vorgebrachten datenschutzrechtlichen Unzulänglichkeiten aufzugreifen und deren Vorschlag für eine Neufassung des § 63a des Straßenverkehrsgesetzes zu übernehmen.

Die Linke verwies auch auf die Kritik des Bundesrates an den datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Gesetzentwurfs. (*gra*)

Quelle: Deutscher Bundestag (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw13-de-automatisiertes-fahren/499928>); Zugriff 08.01.2018.