

Autonomes Fahren: Der weltweit erste Gesetzentwurf liegt vor – Deutschland nimmt rechtlich eine Vorreiterrolle ein

DIE BUNDESREGIERUNG HAT DEN GESETZENTWURF ZUM AUTONOMEN FAHREN VERABSCHIEDET

Executive Summary

- Das autonome Fahren soll aus dem Testbetrieb in den Regelbetrieb überführt werden. Ziel ist es, die Mobilität in Deutschland vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter zu gestalten.
- Der Gesetzentwurf zum autonomen Fahren schafft erstmalig einen rechtlichen Rahmen für den Betrieb autonomer Fahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr.
- Der Umgang mit den Themen Haftung und Datenschutz wird trotz des neuen Gesetzes auch in Zukunft eine Herausforderung für den Einsatz autonomer Fahrzeuge bleiben.

Einleitung

Was technisch in Sachen autonome Fahrzeuge bereits möglich scheint, ist rechtlich noch nicht geregelt. Im Hinblick auf Straßenverkehrs- und Zulassungsrecht existieren bisher weder auf internationaler noch auf nationaler Ebene rechtliche Rahmenbedingungen für selbständig fahrende Fahrzeuge.

Dies soll sich ändern. Mit dem am 10.02.2021 durch die Bundesregierung verabschiedeten Gesetzentwurf zum autonomen Fahren wird erstmals ein rechtlicher Rahmen für den Regelbetrieb autonomer Kraftfahrzeuge (Level 4) in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr geschaffen. Deutschland wird der erste Staat

weltweit sein, der „Fahrzeuge ohne Fahrer aus der Forschung in den Alltag holt“, so das Bundesverkehrsministerium. Der Gesetzentwurf enthält zwar keine Regelungen für vollautonomes Fahren gemäß dem sog. Level 5. Zulässig ist nur das Fahren in speziellen Betriebsbereichen unter technischer Aufsicht. Dennoch legt der Gesetzentwurf einen entscheidenden Grundstein für die weitere Entwicklung und Realisierung autonomen Fahrens in Deutschland – und weltweit.

I. Entwicklung des autonomen Fahrens - 5 Level

In der Forschung und Entwicklung wird die Fahrzeugautomatisierung allgemein in 5 SAE-Level (Society of Automotive Engineers) eingeteilt:

Level 1: Assistiertes Fahren. Einfache Systeme, wie bspw. Abstandhalter, unterstützen den Fahrer.

Level 2: Teilautomatisiertes Fahren. Systeme, wie bspw. automatisches Einparken oder Spurhalten, werden angewandt.

Level 3: Hochautomatisiertes Fahren. Selbständige Fahrleistungen für definierte Anwendungen, z.B. Lenken, Spurwechsel oder Überholen auf Autobahnen. Eingreifen des Fahrers nach Vorwarnung erforderlich.

Level 4: Vollautomatisiertes Fahren. Selbständige Fahrleistungen für erweiterte definierte Anwendungen/Bereichen. Der Fahrer wählt selbst, ob er steuernd eingreifen möchte. In Risikosituationen schaltet das Fahrzeug automatisch in den risikominimalen Zustand.

Level 5: Autonomes Fahren. Das Fahrzeug bewegt sich komplett autonom in jeder Fahrbahn und Umgebungsbedingung. Einen Fahrer sieht das System nicht mehr vor.



II. Bisherige Gesetzesentwicklungen

Bereits im Jahr 2017 hat Deutschland weltweit die ersten gesetzlichen Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren erlassen. Mit dem § 1a Straßenverkehrsgesetz (StVG) wurde erstmals der Betrieb von Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion zugelassen. Allerdings muss der Fahrer dabei immer wahrnehmungsbereit bleiben und in der Lage sein, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen.

III. Gesetzentwurf zum autonomen Fahren

Mit dem neuen Gesetzesentwurf soll selbständiges bzw. pilotiertes Fahren im erweiterten Rahmen von Level 4 auf öffentlichen Straßen tatsächlich Wirklichkeit werden. §§ 1d bis 1l StVG (neu) ermöglichen – wenn auch zunächst begrenzt – einen Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehr.

1. Geplante Anwendungsfälle des autonomen Fahrens

Die neuen Regelungen schaffen Flexibilität für den Einsatz autonomer Fahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen. Dafür werden unterschiedliche – nicht abschließend geregelte – Anwendungsfälle erfasst. Wie z.B.:

- Shuttle-Verkehre,
- Automatische Personen- und Warentransport „People/Goods-Mover“,
- Fahrerlose Verbindungen zwischen Logistikzentren (Hub2Hub),
- „Dual Mode Fahrzeuge“, wie z.B. beim Automated Valet Parking (AVP) – das Fahrzeug parkt nach Ausstieg des Fahrers selbstständig ein.

2. Regelungsziele

Der Gesetzentwurf zum autonomen Fahren steckt die folgenden rechtlichen Rahmenbedingungen ab:

- Festlegung der technischen Voraussetzungen für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen,
- Prüfung und Verfahren für eine Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA),
- Pflichten der Halter, Hersteller und der technischen Aufsicht,

- Datenverarbeitung beim Betrieb der Fahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion.

3. Konkreter Inhalt des Gesetzentwurfs

In § 1d StVG (neu) wird der straßenverkehrsrechtliche Rahmen der in Zukunft möglich werdenden Fahrzeuge ohne Fahrer definiert. Danach ist unter einem Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ein Fahrzeug zu verstehen, welches Fahraufgaben ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann und über eine technische Ausrüstung nach § 1e Abs. 2 StVG (neu) verfügt.

a) Technische Anforderungen

Zu den nach § 1e Abs.2 StVG erforderlichen technischen Anforderungen gehören u.a., dass eine fahrzeugführende Person in die Steuerung eingreifen kann oder das Fahrzeug permanent von der technischen Aufsicht überwacht wird. Auch muss das Fahrzeug sich selbstständig in einen risikominimierten Zustand versetzen lassen und jederzeit durch die technische Aufsicht deaktiviert werden können. Die konkreten Anforderungen sollen gem. § 1j StVG (neu) durch Rechtsverordnungen des Bundesverkehrsministeriums festgelegt werden.

Ein komplett autonomes System wird es damit im Straßenverkehr weiterhin nicht geben. Die durch einen Menschen zu initiierte Übersteuerungsmöglichkeit bleibt essentiell.

b) Technische Aufsicht

Das Erfordernis der Technischen Aufsicht ist u.a. den Vorgaben im internationalen Recht (vor allem auf europäischer Ebene) geschuldet. Danach muss auch bei autonomen Fahrzeugen eine Deaktivierungsmöglichkeit durch eine „fahrzeugführende Person“ bestehen, um der Steuerbarkeit gerecht zu werden. Diese Voraussetzung widerspricht an sich dem völlig autonomen Fahren. Mit dem Gesetzentwurf wurde mit der Implementierung der „Technischen Aufsicht“ ein zulässiger Zwischenweg hin zum völlig autonomen Fahren gewählt.

Als Technische Aufsicht wird gem. § 1d Abs.3 StVG (neu) diejenige Person definiert, die das Kraftfahrzeug während des Betriebs deaktivieren und hierfür Fahrmanöver



freigegeben kann. In den Vorentwürfen zum Gesetz wurde dabei noch an einen „Betriebsführer“ angeknüpft. Diese Figur wurde jedoch nach kritischen Diskussionen wieder aufgegeben, da die Aufgaben eines „Betriebsführers“ unscharf blieben und u.a. unklar war, inwiefern mit einer solchen Figur eine Abwendung vom Verkehrsgeschehen überhaupt zulässig sein kann. Es bleibt abzuwarten, ob die nunmehr vorgenommene Konkretisierung der Pflichten der Technischen Aufsicht in § 1f Abs.2 StVG (neu) ausreichend ist. Der Gesetzesbegründung zufolge kann die Technische Aufsicht auch für den Betrieb mehrerer Fahrzeuge zuständig sein, solange die Wahrnehmung der entsprechenden Pflichten im Einzelfall sichergestellt ist. Bei einer Zuständigkeit für mehrere Fahrzeuge könnte es jedoch Situationen geben, in denen die permanente Überwachung jedes Einzelnen womöglich nicht mehr gewährleistet ist.



c) Festgelegter Betriebsbereich

Autonomes Fahren soll nach dem Gesetzesentwurf nur in einem festgelegten Betriebsbereich zulässig sein. Dies bleibt im Gesetz ein abstrakter Begriff. Vorgeschrieben ist lediglich, dass ein Betriebsbereich im öffentlichen Straßenverkehr festlegbar sein muss.

Dabei ist vorgesehen, dass sich ein Hersteller von autonomen Fahrzeugen zunächst eine abstrakt generelle Erlaubnis beim KBA für bestimmte Betriebsbereiche erteilen lassen muss, damit in einem zweiten Schritt durch den Halter bei den zuständigen Landesbehörden für den jeweiligen Betriebsbereich eine konkrete Erlaubnis beantragt werden kann. Die Anforderungen an die Genehmigungen in den jeweiligen Betriebsbereichen richten sich

wiederum nach den örtlichen Gegebenheiten und werden durch die Landesbehörden erteilt.

Eine bundesweite Genehmigung für den Betrieb autonomer Fahrzeuge wird es mithin nicht geben. Im Übrigen wird sich in der Praxis zeigen, wie Hersteller und Behörden mit diesen Genehmigungserfordernissen umgehen.

d) Haftung und Datenschutz

Der richtige und ausgewogene Umgang mit den Themen Haftung und Datenschutz gehört weiterhin zu der größten Herausforderung, um autonome Fahrzeuge „auf die Straße“ zu bekommen.

Die Pflichten und Verantwortlichkeiten der einzelnen Beteiligten sind in § 1f StVG (neu) festgehalten. Einen klassischen Fahrer gibt es bei autonomen Fahrzeugen nicht mehr. Aufgrund der Betriebsgefahr haftet jedoch weiterhin der Halter, wenn durch das Fahrzeug bspw. eine Person verletzt wird. Beruht der Unfall auf einem technischen Fehler, so kann der Halter den Hersteller in Regress nehmen. Auch die Haftung der Technischen Aufsicht kommt in Betracht, wenn durch ihren Fehler ein Schaden verursacht wird. Um nachzuweisen, in welchen Verantwortungsbereich ein Fehler fällt, zeichnet ein Datenspeicher permanent alle relevanten Daten auf

Der Gesetzesentwurf enthält in § 1g StVG (neu) einen sehr weitreichenden Katalog der erforderlichen Datenspeicherung. Neben vielen technischen Parametern soll während des autonomen Fahrbetriebs ständig die Geschwindigkeit sowie die eigene Position und die Route gespeichert werden. Diese gespeicherten Daten sollen auf Verlangen an das KBA oder an weitere „zuständige Behörden“ (z.B. Verfassungsschutz oder Bundeskriminalamt) übermittelt werden. Diese weitreichende „Datenübermittlungsregelung“ mit der Möglichkeit der einfachen Erfassung und Auswertung von Bewegungsprofilen der Fahrzeuginsassen wird aus datenschutzrechtlicher Sicht kritisch gesehen und weiterhin diskutiert; auch innerhalb der Bundesregierung selbst. Hier ist sicherlich das letzte Wort noch nicht gesprochen. Die offenen Fragen zum Thema Datenschutz sollen im parlamentarischen Verfahren weiter geklärt werden.



Tatsache ist jedoch, dass die Verarbeitung und Weitergabe von fahrzeugbezogenen Daten dem autonomen Fahren immanent sind. Dies vor allem im Hinblick auf eine effektive Kontrolle der Verkehrstauglichkeit und -sicherheit der Fahrzeuge; und zwar vor und während des autonomen Betriebs. Insofern bleibt die Herausforderung, die strengen Datenschutzerfordernungen einzuhalten und zugleich neuartigen Technologien den Weg zu ebnen.

IV. Ausblick

Deutschland ist auf einem guten Weg autonomes Fahren von der Teststrecke in den Alltag zu integrieren. Erklärtes Ziel ist es, bis 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen.

Mit Verabschiedung des Gesetzes zum autonomen Fahren wird damit der erste Schritt getan. Für Deutschland bedeutet das nicht nur eine Stärkung als Innovations- und Entwicklungsstandort für digitale Mobilität. Die mit dem neuen Gesetz beabsichtigte Rechtssicherheit ist auch entscheidende Voraussetzung für die Akzeptanz des autonomen Fahrens in der Gesellschaft.

Dr. Jörg Kahler

Rechtsanwalt, Partner
Standort Berlin
Tel +49 30 2039070
joerg.kahler@gsk.de

Dr. Friedrich Ludwig Hausmann

Rechtsanwalt, Partner
Standort Berlin
Tel +49 30 2039070
friedrich.hausmann@gsk.de

Dr. Andreas F. Bauer

LL.M. (George Washington University)
Rechtsanwalt, Partner
Standort München
Tel +49 89 288174-74
andreas.bauer@gsk.de

Simonié Schlombs

Assessorin iur
Standort Berlin
Tel +49 30 2039070
simonie.schlombs@gsk.de



Urheberrecht

GSK Stockmann – Alle Rechte vorbehalten. Die Wiedergabe, Vervielfältigung, Verbreitung und/oder Bearbeitung sämtlicher Inhalte und Darstellungen des Beitrages sowie jegliche sonstige Nutzung ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von GSK Stockmann gestattet.

Haftungsausschluss

Diese Mandanteninformation enthält ausschließlich allgemeine Informationen, die nicht geeignet sind, den besonderen Umständen eines Einzelfalles gerecht zu werden. Sie hat nicht den Sinn, Grundlage für wirtschaftliche oder sonstige Entscheidungen jedweder Art zu sein. Sie stellt keine Beratung, Auskunft oder ein rechtsverbindliches Angebot auf Beratung oder Auskunft dar und ist auch nicht geeignet, eine persönliche Beratung zu ersetzen. Sollte jemand Entscheidungen jedweder Art auf Inhalte dieser Mandanteninformation oder Teile davon stützen, handelt dieser ausschließlich auf eigenes Risiko.

GSK Stockmann und auch die in dieser Mandanteninformation namentlich genannten Partner oder Mitarbeiter übernehmen keinerlei Garantie oder Gewährleistung, noch haftet GSK Stockmann und einzelne Partner oder Mitarbeiter in irgendeiner anderen Weise für den Inhalt dieser Mandanteninformation. Aus diesem Grund empfehlen wir, in jedem Fall eine persönliche Beratung einzuholen.

www.gsk.de

GSK Stockmann

BERLIN

Mohrenstrasse 42
10117 Berlin
T +49 30 203907-0
F +49 30 203907-44
berlin@gsk.de

HEIDELBERG

Mittermaierstrasse 31
69115 Heidelberg
T +49 6221 4566-0
F +49 6221 4566-44
heidelberg@gsk.de

FRANKFURT / M.

Taunusanlage 21
60325 Frankfurt am Main
T +49 69 710003-0
F +49 69 710003-144
frankfurt@gsk.de

MÜNCHEN

Karl-Scharnagl-Ring 8
80539 München
T +49 89 288174-0
F +49 89 288174-44
muenchen@gsk.de

HAMBURG

Neuer Wall 69
20354 Hamburg
T +49 40 369703-0
F +49 40 369703-44
hamburg@gsk.de

LUXEMBURG

GSK Stockmann SA
44, Avenue John F. Kennedy
L-1855 Luxemburg
T +352 271802-00
F +352 271802-11
luxembourg@gsk-lux.com



YOUR PERSPECTIVE.

GSK.DE | GSK-LUX.COM