

Autonomes Fahren: Von der Vision zur Realität – Gesetz zum autonomen Fahren tritt in Kraft

DEUTSCHLAND SCHAFFT WELTWEIT ERSTMALIG EINEN GESETZLICHEN RAHMEN FÜR AUTONOME FAHRZEUGE IM ÖFFENTLICHEN STRASSENVERKEHR.

Executive Summary

- Nachdem der Bundestag das Gesetz zum autonomen Fahren am 20. Mai 2021 beschlossen und der Bundesrat diesem Gesetz am 28. Mai 2021 zugestimmt hat, wird es innerhalb der nächsten Wochen in Kraft treten.
- Das autonome Fahren wird damit Realität in Deutschland und es wird vom Testbetrieb in den Regelbetrieb überführt. Das ermöglicht, die Mobilität vielseitiger, sicherer, umweltfreundlicher und nutzerorientierter zu gestalten.
- Die Rechtssicherheit ist notwendig für Investitionen in neue und innovative Mobilitätskonzepte und für die Akzeptanz des autonomen Fahrens in der Gesellschaft.

Einleitung

Automatisierte Fahrfunktionen haben bereits Einzug in den Straßenverkehr gehalten. Fahrzeuge parken selbstständig ein, halten die Spur oder den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Technisch ist bereits heute sehr viel möglich, bis hin zum autonomen Fahren. Allerdings fehlte es bisher an den rechtlichen Rahmenbedingungen. Das wird sich in Deutschland für bestimmte Bereiche des autonomen Fahrens ändern. Mit dem neu erlassenen Gesetz zum autonomen Fahren wird das Straßenverkehrsgesetz (StVG) um die §§ 1d – 1l ergänzt und Deutschland schafft - weltweit erstmals - einen rechtlichen Rahmen für die Zulassung von Fahrzeugen des SAE Level 4 im Straßenverkehr.

Erklärtes Ziel des Gesetzgebers ist es, damit Entwicklungsanreize zu schaffen, um autonome Fahrzeuge vom Testbetrieb in den Regelbetrieb zu überführen. Die nun gegebene Rechtssicherheit soll auch Vertrauen und Akzeptanz in die neuen Technologien stärken.

Ein vollständiges autonomes Fahren im Sinne eines Roboteros wird es auf deutschen Straßen mit dem neuen Gesetz aber noch nicht geben. Nur das autonome Fahren in speziellen Betriebsbereichen unter einer sogenannten Technischen Aufsicht wird rechtlich zulässig.

I. Entwicklungsstufen – die 5 Level des autonomen Fahrens

In der Forschung und Entwicklung wird die Fahrzeugautomatisierung 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 automatisches Einparken oder Spurhalten werden angewandt.)

Level 3: Hochautomatisiertes Fahren (Autonomes Fahren bei definierten Anwendungen (z.B. Lenken, Spurwechsel oder Überholen auf Autobahnen). Eingreifen des Fahrers nach Vorwarnung erforderlich.)

Level 4: Vollautomatisiertes Fahren (Autonomes Fahren in erweiterten definierten 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.)

III. Neues Gesetz zum autonomen Fahren

Nachdem der Bundestag am 20. Mai 2021 den Gesetzentwurf der Bundesregierung verabschiedete, hat das Gesetz nun auch am 28. Mai 2021 den Bundesrat passiert und wird nach seiner Ausfertigung durch den Bundespräsidenten und Verkündung in Kraft treten.

1. Einsatz autonomer Fahrzeuge

Hintergrund des Gesetzes ist die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen, wie z.B. für:

- Shuttle-Verkehre,
- Automatischen Personen- und Warentransport,
- Fahrerlose Verbindungen zwischen Logistikzentren,
- „Dual Mode Fahrzeuge“ wie zum Beispiel beim Automated Valet Parking (AVP) – das Fahrzeug parkt nach Ausstieg des Fahrers selbstständig ein.

2. Grundzüge des Gesetzes

Das Gesetz zum autonomen Fahren regelt insbesondere die:

- Technischen Voraussetzungen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge,
- Prüfung und das Verfahren für eine Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA),
- Pflichten der Halter, Hersteller und der Technischen Aufsicht,
- Datenverarbeitung beim Betrieb der Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion.

3. Änderungen im bisherigen Straßenverkehrsgesetz

Die erste Änderung enthält § 1d Straßenverkehrsgesetz / StVG (neu), welcher die neu eingeführten Begriffe im Bereich des autonomen Fahrens definiert. So ist unter einem Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ein Fahrzeug zu verstehen, welches Fahraufgaben ohne eine fahrerführende Person selbstständig in einem festgelegten

Betriebsbereich erfüllen kann und über eine technische Ausrüstung nach § 1e Abs. 2 StVG (neu) verfügt.

a) Technische Anforderungen

Die Technischen Anforderungen gem. § 1e Abs. 2 StVG (neu) wurden im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens nicht maßgeblich geändert. Es bleibt dabei, dass die fahrerführende Person in die Steuerung eingreifen können muss oder das Fahrzeug permanent von der Technischen Aufsicht überwacht wird.

Gegenüber dem ursprünglichen Entwurf der Bundesregierung wurde jedoch geändert, dass nun auch die Möglichkeit bestehen muss, dass gem. § 1e Abs.2 Nr. 8 StVG (neu) das Fahrzeug entweder durch die Technische Aufsicht oder Fahrzeuginsassen in einen risikominimalen Zustand versetzt werden kann. Der Kritik von Verbraucherschutzvertretern folgend, soll dies nicht, wie zunächst vorgesehen, nur durch die Technische Aufsicht, sondern auch durch Fahrzeuginsassen möglich sein. Dies soll das subjektive Sicherheitsempfinden verbessern.

b) Technische Aufsicht

Hinsichtlich der Technischen Aufsicht haben sich im Gesetzgebungsverfahren keine weitgehenden Änderungen ergeben. Hierunter wird weiterhin gem. § 1d Abs.3 StVG (neu) diejenige Person verstanden, die das Kraftfahrzeug während des Betriebs deaktivieren und hierfür Fahrmanöver freigeben kann. Dies ist nach internationalem Recht erforderlich, welches eine „fahrerführende Person“ vorschreibt, um der Steuerbarkeit des Fahrzeuges gerecht zu werden. Völlige Autonomie – im Sinne eines Roboterautos - ist somit nicht möglich.

c) Festgelegter Betriebsbereich

Trotz Kritik bleibt es weiterhin dabei, dass ein bestimmter Betriebsbereich im öffentlichen Straßenverkehr festgelegt sein muss, um hierfür eine Zulassung für das autonome Fahrzeug zu erhalten. Eine allgemeine bzw. bundesweite Zulassung ist somit nicht möglich und schränkt den Anwendungsbereich der autonomen Fahrzeuge erheblich ein.



Kritisiert wurde aus diesem Grund, dass das Gesetz auf den öffentlichen Nahverkehr zugeschnitten ist und die Regelungen für den Individualverkehr nicht realistisch sind. Auch bleibt weiterhin offen, wie die festgelegten Betriebsbereiche zu definieren sind. So wird es allgemein nicht als wahrscheinlich erachtet, dass aufgrund des Gesetzes bspw. eine Genehmigung für ein gesamtes Stadtgebiet erteilt wird. Vielmehr ist anzunehmen, dass lediglich sehr überschaubare Strecken für autonom fahrende Fahrzeuge zugelassen werden.

d) Datenschutz

Aufgrund eingehender Kritik an den datenschutzrechtlichen Bestimmungen im Gesetzentwurf wurde das Gesetz ergänzt und u.a. in § 1g Abs. 7 StVG (neu) weitergehende Regelungen geschaffen.

Es bleibt trotz der vorgebrachten Kritik weiterhin dabei, dass weitreichende Datenspeicherungen und -übertragungen, bspw. an das KBA, vorgeschrieben sind. Das Gesetz sieht jedoch vor, dass der Hersteller den Halter eines Fahrzeugs darüber aufzuklären hat, inwieweit in dem Fahrzeug mögliche Einstellungen zur Wahrung der Privatsphäre bestehen. Er hat dem Halter auch eine Wahlmöglichkeit zur Art und Weise der Speicherung und Übermittlung seiner personenbezogenen Daten zu gewähren. Dies ändert jedoch nichts an der sehr weitgehenden Verpflichtung des Halters, Daten auf Verlangen an Behörden (bspw. an das KBA) zu übermitteln. Die Wahlmöglichkeit des Halters bzgl. der Art und Weise der Speicherung und Übermittlung ist somit eingeschränkt.

Weiterhin sieht § 1g Abs. 7 StVG (neu) vor, dass Dritte Ansprüche gegenüber einem Fahrzeughalter geltend machen können, um Auskunft über gespeicherte Daten zu verlangen, sofern diese zur Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Halter (bspw. aus einem Verkehrsunfall) dienen. Hierdurch soll u.a. in Erfahrung gebracht werden können, ob zum Zeitpunkt eines Unfalles alternative Fahrmanöver freigegeben wurden. Der § 1g Abs. 7 StVG (neu) gewährt aus diesem Grund nicht nur dem Unfallopfer, sondern letztlich auch dem Halter gegenüber der

Technischen Auskunft einen Auskunftsanspruch.¹ Dadurch soll für alle Beteiligten sicher in Erfahrung gebracht werden können, durch wessen Verhalten ein Unfallereignis verursacht wurde.

IV. Ausblick

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum autonomen Fahren wird – trotz aller Kritik – der erste Schritt getan, um selbstfahrende Fahrzeuge in den Alltag des Straßenverkehrs zu integrieren. Es ist sehr zu begrüßen, dass Deutschland hier weltweit eine Vorreiterrolle einnimmt. Für Deutschland bedeutet das nicht nur eine Stärkung als Innovations- und Entwicklungsstandort für digitale Mobilität. Die mit dem neuen Gesetz nunmehr gegebene Rechtssicherheit ist auch entscheidende Voraussetzung dafür, dass das autonome Fahren in der Gesellschaft angenommen wird.

Dr. Jörg Kahler

Rechtsanwalt, Partner
Standort Berlin
Tel +49 30 20390-70
joerg.kahler@gsk.de

Dr. Friedrich Ludwig Hausmann

Rechtsanwalt, Partner
Standort Berlin
Tel +49 30 20390-70
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

Rechtsanwältin
Standort Berlin
Tel +49 30 20390-70
simonie.schlombs@gsk.de

¹ BT-Drs. 19/29875, Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur vom 19.05.2021.



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