Bundesrat **Drucksache** **544/2/26**

06.11.26

Empfehlungen
der Ausschüsse

Vk - EU - Fz - In - Wi

zu **Punkt ...** der 1070. Sitzung des Bundesrates am 20. November 2026

Entschließung des Bundesrates zur Errichtung von Modellregionen für autonomes Fahren

- Antrag der Länder Niedersachsen, Saarland -

A

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk) und

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** (In)

empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung mit folgenden Maßgaben zu fassen:

Vk 1. Zu Absatz 1 Satz 1, Absatz 3 Satz 4, Absatz 5 Nummer 1 Satz 1, Nummer 3 Satz 2, Nummer 9

Die Entschließung ist wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 Satz 1 ist die Angabe „(inklusive Teleoperiertes Fahren)“ zu streichen.

b) In Absatz 3 Satz 4 ist die Angabe „und teleoperierten“ zu streichen.

c) Absatz 5 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 1 Satz 1 ist die Angabe „(inklusive teleoperierten Fahren)“ zu streichen.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0720-2946

bb) In Nummer 3 Satz 2 ist die Angabe „teleoperierter,“ zu streichen.

cc) In Nummer 9 ist die Angabe „und teleoperierter“ zu streichen.

Folgeänderung:

In der Begründung zu Nummer 9 Satz 1 ist die Angabe „und teleoperierter“ zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Modellregionen sollen vorrangig der Erprobung und Weiterentwicklung des autonomen Fahrens dienen. Angesichts des hierfür bestehenden erheblichen Förderbedarfs ist eine Konzentration der verfügbaren Mittel auf diesen Fördergegenstand erforderlich.

Teleoperiertes Fahren weist abweichende technische Anforderungen und Einsatzfelder auf und ist daher gesondert zu betrachten. Seine Einbeziehung in dieselbe Förderarchitektur würde zu einer Konkurrenz um begrenzte Fördermittel führen und die zielgerichtete Förderung des autonomen Fahrens beeinträchtigen.

Vk 2. Zu Absatz 5 Nummer 4 Satz 1

In Absatz 5 Nummer 4 Satz 1 ist nach der Angabe „erleichtern“ die Angabe „und Zulassungsverfahren, wo möglich, zu bündeln“ einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Für die erfolgreiche Skalierung autonomer Fahrzeuge sind effiziente, transparente und möglichst einheitliche Verwaltungsverfahren erforderlich. Die Bündelung und Verschlankung von Zulassungsverfahren kann den Übergang in einen verkehrssicheren Regelbetrieb erleichtern.

Vk
In 3. Zu Absatz 5 Nummer 4 Satz 2

Absatz 5 Nummer 4 Satz 2 ist zu streichen.

Folgeänderung:

In der Begründung zu Nummer 4 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

[Vk] [Absatz 5 Nummer 4 Satz 1 erfasst bereits die rechtlichen und regulatorischen Hemmnisse, deren Abbau für die Skalierung autonomer Fahrzeuge und deren Überführung in einen verkehrssicheren Betrieb erforderlich ist. Dies schließt auch einen etwaigen Anpassungsbedarf hinsichtlich der Aufgaben der Fahrzeugführerin oder des -führers nach der Straßenverkehrs-Ordnung ein. Einer gesonderten Hervorhebung bedarf es daher nicht.]

{In} {Die StVO ist bereits gegenwärtig so ausgestaltet, dass sie sich mit allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften an alle Verkehrsteilnehmer und nicht speziell bzw. ausschließlich an Fahrzeugführer richtet. Die Verhaltensvorschriften sind zudem grundsätzlich so gefasst, dass sie sowohl menschliche Verkehrsteilnehmer als auch autonom fahrende Fahrzeuge adressieren. Konkreter Anpassungsbedarf speziell der StVO wird insoweit nicht dargelegt.

Gegebenenfalls bestehender Rechtsänderungsbedarf kann sich zudem auch auf andere Bestimmungen erstrecken. Um einen solchen zu ermitteln und umzusetzen, ist dieser umfassend in den Blick zu nehmen und nicht auf einzelne Bereiche einzuengen.}

Vk 4. Zu Absatz 5 Nummer 5

Absatz 5 Nummer 5 ist zu streichen.

Folgeänderung:

Die Begründung zu Nummer 5 ist zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Erteilung einer Erprobungsgenehmigung ist nach § 16 Absatz 3 Nummer 1 der Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen auch für einzelgenehmigte Fahrzeuge möglich. Da die bestehenden rechtlichen Regelungen der Forderung von Nummer 5 bereits nachkommen, kann diese ersatzlos entfallen.

Vk 5. Zu Absatz 5 Nummer 7

Absatz 5 Nummer 7 ist durch die folgende Nummer 7 zu ersetzen:

„7. zu prüfen, ob die Verarbeitung sensibler Fahrzeug- und Sensordaten ausschließlich auf europäischem Rechtsraum sichergestellt werden kann und wie klare Leitplanken ausgestaltet werden können für den Einsatz außereuropäischer Technologieanbieter im bestehenden Rechtsrahmen, um Datenschutz, Datensouveränität und Datensicherheit wirksam durchsetzen zu können. Europäische Wertschöpfung und Sicherheitsstandards sollten dabei besondere Berücksichtigung finden."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die bestehenden europäischen und bundesrechtlichen Datenschutzregelungen bilden bereits einen weitreichenden Rechtsrahmen. Zusätzliche Vorgaben sollten daher nur dann geschaffen werden, wenn ein konkreter Regelungsbedarf besteht und sie einen erkennbaren Mehrwert für die Sicherung europäischer Datenschutz- und Sicherheitsstandards bieten.

In 6. Zu Absatz 5 Nummer 10 – neu –

Nach Absatz 5 Nummer 9 ist die folgende Nummer 10 einzufügen:

„10. bei der Anpassung bzw. Einführung von Regelungen im Zusammenhang mit autonom fahrenden Fahrzeugen stets dafür Sorge zu tragen, dass die Handlungsfähigkeit der Polizei in vollem Umfang gewährleistet ist und die Belange der Verkehrssicherheit Priorität genießen."

Folgeänderungen:

a) In Absatz 5 Nummer 9 ist die Angabe „erhöhen." durch die Angabe „erhöhen;" zu ersetzen.

b) Nach der Begründung zu Nummer 9 ist die folgende Begründung zu Nummer 10 einzufügen:

„Zu 10.

...

Die Regelungen zum autonomen Fahren sind stets so auszugestalten, dass sich keine negativen Interferenzen mit dem gesetzlichen Auftrag der Polizei ergeben und diese ihre Aufgaben umfassend erfüllen kann.

Auch hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird im autonomen Fahren großes Potenzial gesehen. Zugleich darf die Verkehrssicherheit durch autonomes Fahren nicht gefährdet werden. Der Anspruch auf Unverletzlichkeit von Leib und Leben ist in diesem Zusammenhang vorrangig vor wirtschaftlichen Interessen zu beachten."

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Regelungen zum autonomen Fahren dürfen den gesetzlichen Auftrag der Polizei nicht beeinträchtigen. Autonomes Fahren darf die Verkehrssicherheit nicht gefährden; die Unverletzlichkeit von Leib und Leben ist dabei vorrangig vor wirtschaftlichen Interessen zu gewichten.

B

7. Der **Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**,

   der **Finanzausschuss** und

   der **Wirtschaftsausschuss**

   empfehlen dem Bundesrat, die Entschließung zu fassen.