

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/27439, 19/28178 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und  
des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren**

### A. Problem

Die Entwicklungsdynamik im Bereich des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens ist ungebrochen hoch. Es ist notwendig, über die im öffentlichen Straßenverkehr bereits mögliche Erprobung autonomer, führerloser Fahrzeuge hinauszugehen und deren Regelbetrieb einzuleiten. Zunächst sollen autonome Fahrzeuge dafür in festgelegten Betriebsbereichen eingesetzt werden können. Dazu sind Regelungen des Gesetzgebers zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion sowie zu den Anforderungen an die Beteiligten und an das Kraftfahrzeug selbst erforderlich.

### B. Lösung

Schaffung entsprechender geeigneter Bedingungen für die Einführung des Regelbetriebs durch Ergänzung bestehender Regelungen des Straßenverkehrsrechts.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

### C. Alternativen

Ablehnung/Annahme einer Entschließung.

### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27439, 19/28178 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1d Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Risikominimaler Zustand im Sinne dieses Gesetzes ist ein Zustand, in dem sich das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion auf eigene Veranlassung oder auf Veranlassung der Technischen Aufsicht an einer möglichst sicheren Stelle in den Stillstand versetzt und die Warnblinkanlage aktiviert, um unter angemessener Beachtung der Verkehrssituation die größtmögliche Sicherheit für die Fahrzeuginsassen, andere Verkehrsteilnehmende und Dritte zu gewährleisten.“

2. § 1e wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. das Kraftfahrzeug in einem von der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, von der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes genehmigten, festgelegten Betriebsbereich eingesetzt wird und“.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird nach dem Wort „selbständig“ das Wort „die“ durch das Wort „den“ ersetzt und das Wort „einzuhalten“ wird durch das Wort „entsprechen“ ersetzt.

bb) In Nummer 7 werden die Wörter „die Warnblinkanlage zu aktivieren und sich an einer möglichst sicheren Stelle zum Stillstand zu bringen,“ gestrichen.

cc) In Nummer 8 werden nach den Wörtern „Technische Aufsicht“ die Wörter „oder durch Fahrzeuginsassen“ eingefügt.

dd) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. ausreichend stabile und vor unautorisierten Eingriffen geschützte Funkverbindungen, insbesondere zur Technischen Aufsicht, sicherzustellen und das Kraftfahrzeug selbständig in einen risikominimalen Zustand zu versetzen, wenn diese Funkverbindung abbricht oder darauf unerlaubt zugegriffen wird.“

c) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Laufende Genehmigungsverfahren, die sachlich unter § 1d bis § 1g fallen und in denen der Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis inklusive einer Ausnahmegenehmigung bereits gestellt worden ist, bleiben unberührt.“

d) In den Absätzen 5 und 6 werden jeweils nach dem Wort „Widerruf“ die Wörter „oder die Rücknahme“ eingefügt.

3. § 1f wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
    - aa) Das Wort „insbesondere“ wird gestrichen.
    - bb) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
      - „3. zu gewährleisten, dass die Aufgaben der Technischen Aufsicht erfüllt werden.“
  - b) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
    - „1. ein alternatives Fahrmanöver nach § 1e Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 zu bewerten und das Kraftfahrzeug hierfür freizuschalten, sobald ihr ein solches optisch, akustisch oder sonst wahrnehmbar durch das Fahrzeugsystem angezeigt wird, die vom Fahrzeugsystem bereitgestellten Daten ihr eine Beurteilung der Situation ermöglichen und die Durchführung des alternativen Fahrmanövers nicht die Verkehrssicherheit gefährdet,“
  - c) In Absatz 3 Nummer 6 werden die Wörter „Landesrecht zuständigen Behörde“ durch die Wörter „Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes“ ersetzt.
4. § 1g wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Halter ist verpflichtet, dem Kraftfahrt-Bundesamt und der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes auf Verlangen die Daten nach Satz 1 zu übermitteln, soweit dies erforderlich ist

    - 1. bezüglich des Kraftfahrt-Bundesamts für dessen Aufgabenerfüllung nach den Absätzen 4 und 5 und
    - 2. bezüglich der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes für deren Aufgabenerfüllung nach Absatz 6.“
  - b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Hersteller eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion hat das Fahrzeug so auszustatten, dass die Speicherung der Daten gemäß Absatz 1 und Absatz 2 dem Halter tatsächlich möglich ist. Der Hersteller muss den Halter präzise, klar und in leichter Sprache über die Einstellungsmöglichkeiten zur Privatsphäre und zur Verarbeitung der Daten, die beim Betrieb des Kraftfahrzeugs in der autonomen Fahrfunktion verarbeitet werden, informieren. Die diesbezügliche Software des Kraftfahrzeugs muss Wahlmöglichkeiten zur Art und Weise der Speicherung und der Übermittlung der in der autonomen Fahrfunktion verarbeiteten Daten vorsehen und dem Halter entsprechende Einstellungen ermöglichen.“

- c) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Sofern es sich nicht um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1k handelt, ist das Kraftfahrt-Bundesamt berechtigt, die nach Absatz 4 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 1 beim Halter erhobenen nicht personenbezogenen Daten für verkehrsbezogene Gemeinwohlzwecke, insbesondere zum Zweck der wissenschaftlichen Forschung im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung sowie zum Zweck der Unfallforschung im Straßenverkehr, folgenden Stellen zugänglich zu machen:

1. Hochschulen und Universitäten,
2. außeruniversitäre Forschungseinrichtungen,
3. Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden mit Forschungs-, Entwicklungs-, Verkehrsplanungs- oder Stadtplanungsaufgaben.“

- d) In Absatz 6 Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „Landesrecht zuständigen Behörden“ durch die Wörter „Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörden oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes“ ersetzt.

- e) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Unbeschadet der Absätze 1 bis 6 können Dritte vom Halter Auskunft über die gemäß Absatz 1 und Absatz 2 gespeicherten Daten verlangen, soweit diese Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und das entsprechende Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Die Dritten haben die Daten unverzüglich zu löschen, sobald sie zur Geltendmachung von Rechtsansprüchen nicht mehr erforderlich sind, spätestens mit Verjährung der Ansprüche, für deren Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr die Daten erhoben wurden. Eine Verwendung dieser Daten durch die Dritten ist nur zu den in Satz 1 genannten Zwecken zulässig.“

5. § 1i wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „oberste Landesbehörde“ durch die Wörter „nach Landesrecht zuständige Behörde“ ersetzt.

- bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes ist anzuhören, soweit der Betriebsbereich Bundesautobahnen oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung umfasst oder dies vorgesehen ist.“

- b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Bis sechs Monate nach Inkrafttreten der Regelungen in der auf Grundlage von § 1j Absatz 1 Nummer 7 erlassenen Verordnung gelten die bisherigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erprobung, auch für Entwicklungsstufen automatisierter oder autonomer

Fahrfunktionen, unverändert fort, sofern nicht bereits von den Regelungen in der auf Grundlage von § 1j Absatz 1 Nummer 7 erlassenen Verordnung Gebrauch gemacht wird.“

6. § 1j Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. die technischen Anforderungen und das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis gemäß § 1e Absatz 2 bis 4 durch das Kraftfahrt-Bundesamt, einschließlich

- a) der vom Hersteller zu beachtenden technischen Anforderungen an den Bau, die Beschaffenheit und die technische Ausrüstung des Kraftfahrzeugs, der vom Hersteller zu beachtenden Anforderungen an die Datenspeicherung, die Sicherheit der eingesetzten Informationstechnik und die funktionale Sicherheit des Kraftfahrzeugs, der vom Hersteller zu beachtenden Anforderungen an die Erklärung gemäß § 1f Absatz 3 Nummer 4 sowie der vom Hersteller zu beachtenden Dokumentationspflichten,
- b) der Anforderungen an die Prüfung und Validierung des Kraftfahrzeugs durch das Kraftfahrt-Bundesamt,
- c) der Anforderungen an den Betrieb des Kraftfahrzeugs,
- d) der Anforderungen an die Begutachtung des Kraftfahrzeugs durch das Kraftfahrt-Bundesamt,
- e) der Marktüberwachung einschließlich Vorgaben zur Beteiligung weiterer Behörden bei der Bewertung der informationstechnischen Sicherheit von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie der Regelung von Mitwirkungspflichten für Hersteller und Halter von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion und
- f) der Anerkennung und Bewertung der Wirkungsgleichheit von Erlaubnissen und Genehmigungen von automatisierten und autonomen Kraftfahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union auf Grundlage der jeweils geltenden nationalen Bestimmungen erteilt worden sind,

2. die Eignung von Betriebsbereichen und das Verfahren für die Bewertung und die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen durch die nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörden oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes,“.

b) Die Nummern 7 und 8 werden wie folgt gefasst:

„7. die Anforderungen und das Verfahren zur Erteilung einer Erprobungsgenehmigung nach § 1i Absatz 2 durch das Kraftfahrt-Bundesamt, einschließlich weiterer Pflichten des Halters, Ausnahmen von Anforderungen nach diesem Gesetz zu Erprobungszwecken sowie die Befugnis des Kraftfahrt-Bundesamts, Daten, die zur Schaffung einer Datenbasis zur Beurteilung der Sicherheit im Straßenverkehr und des technischen Fortschritts sowie zur evi-

denzbasierten Entwicklung der Regulierung von Entwicklungsstufen automatisierter oder autonomer Fahrfunktionen erforderlich sind, in anonymisierter Form zu erheben, zu speichern und zu verwenden,

8. Abweichungen von den §§ 1d bis 1i in Bezug auf Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, des Bundeskriminalamts, des Bundesnachrichtendienstes, des Zollkriminalamtes, des Bundesamts für Verfassungsschutz, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, der Landespolizei, der Landeskriminalämter, der Landesämter für Verfassungsschutz, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehren, der Rettungsdienste und der Straßenbauverwaltungen.“

7. § 1k wird wie folgt gefasst:

#### „§ 1k

##### Ausnahmen

(1) Für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion gemäß § 1d Absatz 1, die für militärische, nachrichtendienstliche oder polizeiliche Zwecke, für Zwecke der Zollfahndung, des Zivil- oder Katastrophenschutzes, der Brandbekämpfung, der Straßenbauverwaltung oder der Rettungsdienste bestimmt sind, können das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, das Bundesministerium der Verteidigung, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundeskanzleramt und die nach Landesrecht zuständigen Behörden Dienststellen in ihren jeweiligen Geschäftsbereichen, das Bundesministerium der Verteidigung Dienststellen der Bundeswehr bestimmen, die die Aufgaben des Kraftfahrt-Bundesamts an dessen Stelle für den jeweiligen Geschäftsbereich wahrnehmen.

(2) Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion, die in der Bundeswehr, in der Bundespolizei, im Bundeskriminalamt, im Bundesnachrichtendienst, im Bundesamt für Verfassungsschutz, im Zollkriminalamt, in der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes, in der Landespolizei, in den Landeskriminalämtern, in den Landesämtern für Verfassungsschutz, im Zivil- und Katastrophenschutz, in den Feuerwehren, in den Rettungsdiensten oder in den Straßenbauverwaltungen eingesetzt werden, dürfen von den technischen Vorgaben, von Regelungen zur Festlegung von Betriebsbereichen und von Betriebsvorschriften sowie von den gemäß § 1j Absatz 1 erlassenen Verordnungen abweichen, wenn die Kraftfahrzeuge zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben bestimmt, für diese Zwecke gebaut oder ausgerüstet sind und wenn gewährleistet ist, dass die Kraftfahrzeuge unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit eingesetzt werden. Technische Voraussetzungen, Regelungen zur Festlegung von Betriebsbereichen und Betriebsvorschriften sind dabei sinngemäß anzuwenden, sofern es der jeweilige Zweck nach Absatz 1 zulässt; Abweichungen sind auf das zwingend erforderliche Maß zu beschränken.“

Berlin, den 19. Mai 2021

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Dr. Dirk Spaniel**  
Berichterstatter

## Bericht des Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/27439** in seiner 218. Sitzung am 25. März 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und an den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 19/28178** wurde am 16. April 2021 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung entsprechend überwiesen (Drucksache 19/28605 Nr. 1.12).

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Ergänzung bestehender Regelungen des Straßenverkehrsrechts, um über die im öffentlichen Straßenverkehr bereits mögliche Erprobung autonomer, führerloser Fahrzeuge hinauszugehen und deren Regelbetrieb einzuleiten. Zunächst sollen autonome Fahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen eingesetzt werden können. In dem Gesetzentwurf wird festgestellt, dass mangels internationaler, harmonisierter Vorschriften Regelungen des Gesetzgebers zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion sowie zu den Anforderungen an die Beteiligten und an das Kraftfahrzeug selbst erforderlich seien. Für Fahrzeuge der Bundeswehr, der Bundespolizei, des Zivilschutzes und der Landespolizei soll zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben ein abweichender Genehmigungsweg bestehen bleiben.

#### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse und des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27439, 19/28178 in seiner 153. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)507. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)507 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)508 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. abgelehnt. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)510 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. abgelehnt.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 81. Sitzung am 19. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/27439 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf eine gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)107(neu)-14). Er hat mitgeteilt, die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung in dem Gesetzentwurf sei nachvollziehbar und plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/27439 in seiner 103. Sitzung am 3. März 2021 – vorbehaltlich der Überweisung – die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 111. Sitzung am 3. Mai 2021 hat er diese öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil, Jürgen Bönninger, Geschäftsführer FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH; Prof. Dr. Walter Eichendorf, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR); Stefan Hessel, Erster Vorsitzender Algoright e. V./Rechtsanwalt bei reuschlaw Legal Consultants, Marion Jungbluth, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv), Leiterin Team Mobilität und Reisen; Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung; Prof. Dr.-Ing. Peter Liggesmeyer, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Experimentelles Software Engineering IESE Kaiserslautern; Martin Schmitz, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Geschäftsführer Technik und Prof. Dr.-Ing. Katharina Seifert, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), Leiterin des Instituts für Verkehrssystemtechnik. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 111. Sitzung verwiesen.

In seiner 113. Sitzung am 19. Mai 2021 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/27439, 19/28178 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)507), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion der FDP hat dazu folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)508) eingebracht:

*Entschließungsantrag der Fraktion der FDP zum Gesetzentwurf der Bundesregierung*

*Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren - BT-Drucksache 19/27439*

*Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wolle beschließen:*

*I. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt fest:*

*Mit dem Entwurf zum Gesetz zum autonomen Fahren setzt die Bundesregierung einen wichtigen Schritt zur Umsetzung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen in Deutschland. Der Deutsche Bundestag hat bereits in der 18. Wahlperiode den ersten Rechtsrahmen für das automatisierte (L3) Fahren verabschiedet. Deutschland als weltweit führendes Automobilland muss aber weiter beim Thema autonomes (L4/5) Fahren vorangehen und eine globale Vorreiterrolle einnehmen. Durch den vorgelegten Gesetzentwurf ergibt sich eine große Chance für den Wirtschafts- und Forschungsstandort Deutschland, auch zukünftig führend in der Welt zu sein. Daneben eröffnet der Entwurf auch neue Mobilitätsoptionen für die Bürger und die Gesellschaft insgesamt.*

*Der dafür notwendige Rechtsrahmen muss innovationsfreundlich und praxistauglich gestaltet sein. Der Gesetzentwurf kommt diesem Anspruch in vielen Aspekten nach. Allerdings sollen viele der für die Umsetzung grundlegenden Vorgaben und Rahmenbedingungen über Verordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt werden. Hier sollte die Bundesregierung ihre Zielsetzung noch einmal präzisieren und anpassen, damit autonomes Fahren synonym mit "Made in Germany" werden kann.*

*II. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur fordert die Bundesregierung auf,*

- die Vorgaben für die Technische Aufsicht so auszugestalten, dass eine sichere, praxistaugliche und schnelle Umsetzung sichergestellt wird,*
- sicherzustellen, dass neben der im Gesetz festgelegten Herstellererklärung für autonome Fahrfunktionen eine Begutachtung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Technischen Dienst für die Erteilung der Betriebserlaubnis gewährleistet ist,*
- sicherzustellen, dass bestehende Projekte zum autonomen Fahren durch eine Übergangsregelung vor dem plötzlichen Abbruch durch einen Wegfall ihrer Betriebserlaubnis geschützt sind und Testgenehmigungen für einen Übergangszeitraum weiter im Rahmen des existierenden Genehmigungsverfahrens in Länderhoheit erteilt werden können.*

### *Begründung*

*Durch die schrittweise Umsetzung des automatisierten bzw. autonomen Fahrens stehen wir vor einem Technologiesprung mit enormen Auswirkungen weit über den Mobilitätssektor hinaus. Neue Anwendungen bedeuten einen Wandel des Mobilitätsbedarfs und -angebots, neue Möglichkeiten für verschiedenste Verkehrsträger und neue Potenziale in fast allen Bereichen des Lebens.*

*Deutschland als Automobilland und Innovationsstandort ist hier in einer guten Ausgangsposition, um Entwicklungen und Standardisierungen entscheidend mitzuprägen. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zum autonomen Fahren bietet dafür eine wichtige Gelegenheit und kann, wenn praxisorientiert umgesetzt, einen Wettbewerbsvorteil und damit einen Entwicklungsschub für Forschung und Anwendung in Deutschland bedeuten.*

*Viele der für die Umsetzung relevanten Detailfragen, etwa über die Qualifikationsanforderungen und den Betreuungsschlüssel bei der Technischen Aufsicht, sollen dem Gesetz nachfolgende Verordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur regeln. Diese müssen dabei den Fokus auf möglichst praxisorientierte und dennoch sichere Vorgaben richten, damit Erforschung und Umsetzung neuer automatisierter und autonomer Fahrfunktionen in Deutschland attraktiv und einfach werden. Verhältnismäßige Vorgaben für Qualifikations- und Betreuungsanforderungen etwa können die Umsetzung erleichtern und gerade den von der technologischen Entwicklung besonders betroffenen Berufsgruppen - wie etwa Busfahrern - eine berufliche Perspektive unter Einbeziehungen ihrer bisherigen Qualifikationen und Kompetenzen ermöglichen. Zudem muss die Haftungsfrage im Hinblick auf die Technische Aufsicht sowie der hierfür eingesetzten natürlichen Personen geklärt werden, um Rechtssicherheit für alle Teilnehmer zu schaffen. Gleiches gilt für die Aufgabenverteilung im Prüf- und Genehmigungsprozess für die Erteilung der Betriebserlaubnis für automatisierte und autonome Fahrfunktionen. Das international vorgeschriebene und in Deutschland ebenfalls bestehende und bewährte System, dass die Begutachtung der technischen Vorschriften von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder einem Technischen Dienst vorgenommen werden muss, gilt es auch für diesen neuen bzw. erweiterten Bereich zu nutzen. So werden Sicherheit und Verlässlichkeit gewährleistet. Außerdem dürfen laufende Forschungs- und Erprobungsprojekte für die ein Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 21 i.V.m. § 70 StVZO gestellt wurde, nicht aufgrund einer fehlenden Übergangsregelung zum Scheitern gebracht werden. Hier gilt es, ausreichend Zeit und effektive Wege zu bieten, damit erlangte Erfahrungen weiterwachsen können. Die vorgenannten Forderungen wurden auch von verschiedenster Seite in der Expertenanhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 3. Mai 2021 angeregt.*

Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)510) eingebracht:

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

#### *I. Der Ausschuss stellt fest:*

*Autonomes Fahren bietet ein erhebliches Potenzial für mehr Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Verkehrseffizienz. In Kombination mit emissionsfreien Antrieben und intelligenter Vernetzung verschiedener Verkehrsträger kann das Mobilitätsangebot dadurch verbessert werden. Autonome Fahrzeuge können als Zu-bringer zur Bahnstation die letzte Meile überwinden, insbesondere in städtischen Randgebieten sowie in ländlichen Räumen. Hier ist eine Abdeckung in der Fläche durch den öffentlichen Nahverkehr oft nicht ausreichend. Autonome Fahrzeuge können in Zukunft Abhilfe schaffen und damit insbesondere im ÖPNV enorme Potenziale heben.*

*Hinzu kommt: Zukunftsweisende und ambitionierte Rahmenbedingungen für das autonome Fahren auf nationaler und europäischer Ebene, die die Technologie von der Theorie in die Praxis überführen, können dazu beitragen, unseren Mobilitätsstandort sowie unsere Technologieunternehmen im internationalen Wettbewerb zukunftsfest aufzustellen und neue Geschäftsmodelle und Mobilitätsdienstleistungen zu entwickeln.*

*Deshalb muss das Ziel sein, bei dieser Technologie voranzugehen und gleichzeitig Standards zu setzen, die starke Verbraucherrechte und Datenschutz, Klimaschutz und Sicherheit gewährleisten.*

*Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundesregierung mit dem vorliegenden Gesetzentwurf für den Zeitraum bis zur unionsrechtlichen Harmonisierung auf europäischer Ebene temporär einen Rahmen für die Einführung des Regelbetriebs autonomer Fahrzeuge schaffen will. Denn derzeit gibt es auf europäischer Ebene keinen Rechtsrahmen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktionen. Die entsprechende Verordnung setzt stets eine\*n Fahrzeugführer\*in voraus.*

*Doch der vorliegende Gesetzentwurf greift zu kurz, nutzt die Chancen des autonomen Fahrens nicht voll aus und riskiert die Etablierung unzureichender Haftungs-, Datenschutz- und Sicherheitsstandards.*

*Der Bundesregierung fehlt eine übergreifende Vorstellung davon, wie die Potenziale der Technologie für die Verkehrswende und mehr Lebensqualität genutzt werden können. Aktuell werden Privatautos in den meisten Fällen nur von einer Person genutzt – und durchschnittlich mehr als 23 Stunden überhaupt nicht. Autonomes Fahren muss dazu beitragen, Fahrzeuge effizienter zu nutzen sowie intelligente, vernetzte und intermodale Mobilität, Sharing-Modelle und den öffentlichen Verkehr zu stärken.*

*Ziel der Gesetzgebung muss sein, die Technologie zu nutzen um mehr Mobilität bei weniger Verkehr zu erreichen. Auf diese Weise verbinden werden technologischen mit gesellschaftlichem Fortschritt. Der Effizienzgewinn durch automatisiertes Fahren könnte einer Studie der Agora Verkehrswende zufolge bei vier bis zehn Prozent im Jahr 2050 liegen. Bereits bei einem Anstieg der Pkw-Fahrleistung von 1 bis 2,6 Prozent pro Jahr wäre die Gesamtenergiebilanz jedoch negativ. Ein nachhaltiges Zielbild, in das das autonome Fahren eingegliedert wird, ist essenziell, um die Potenziale nutzbar zu machen. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Effizienzgewinn und weniger Flächenverbrauch müssen als übergeordnete Zielsetzungen im gesetzlichen Rahmen verankert werden; genau dies lässt der Gesetzentwurf jedoch vermissen.*

*Autonomes Fahren braucht gesellschaftliches Vertrauen und eine positive Vision. Dafür ist auch ein sensibler und transparenter Umgang mit offenen Fragen notwendig, wie sie sich etwa in Bezug auf den Daten- und Grundrechtsschutz, die Haftung und die Verkehrssicherheit ergeben.*

*Bestehende Haftungsregeln sind für den Einsatz autonomer Fahrfunktionen in den vorgesehenen Anwendungsfällen und erst recht bei einem verstärkten Einsatz im Pkw unpassend; ein angepasster Rahmen für Haftungsregeln fehlt im Gesetzentwurf bisher völlig. Es ist aber unumgänglich, dass im Schadensfall nach einem Unfall ein im Interesse aller Verkehrsteilnehmer\*innen hinreichender Gesamthaftungsumfang erreicht wird. Dabei ist insbesondere auch darauf zu achten, dass die Verfahrenskosten und Insolvenzrisiken gerecht verteilt sind. Auch die Frage, wie die Haftungsfolgen nach Unfällen zwischen Hersteller\*innen, Halter\*innen und der technischen Aufsicht, die den tatsächlichen Fahrbetrieb überwacht und eingreifen kann, neu und sinnvoll verteilt sein sollen, bedarf weiterer Diskussionen und gegebenenfalls einer gesetzlichen Regelung, schließlich ist beim autonomen Fahren mit einer Vielzahl ganz unterschiedlicher Schadensereignisse zu rechnen, die ausgeglichen werden müssen.*

*Halter\*in oder Nutzer\*innen eines Fahrzeugs können beim autonomen Fahren nur noch sehr eingeschränkt schadensmindernd reagieren, denn sie haben weder Einblick noch Einfluss auf die technischen Systeme, mögliche Sicherheitslücken oder Gefahrenquellen. Erhebliche Betriebsgefahren können daher letztlich nur noch von der oder den Hersteller\*innen erkannt, eingeschätzt und schadensmindernd berücksichtigt werden. Daher müssen die spezifischen Verantwortlichkeiten von Hersteller und technischer Überwachung präzise und unter Berücksichtigung dieser neuen Akteur\*innen geregelt werden. Der Gesetzentwurf bezieht zudem an keiner Stelle die bewährten Prüfstellen in das Zertifizierungs- und Zulassungsverfahren ein, sondern setzt lediglich eine Hersteller-Erklärung voraus, was ein erhebliches Risiko darstellt.*

*Auch zahlreiche datenschutzrechtliche Fragen, die das autonome Fahren nach sich zieht, bleiben weiterhin unbeantwortet. Ein hohes Maß an Datenschutz erfordert, dass dort, wo es vermieden werden kann, auch keine Daten erhoben werden. Zudem dürfen Daten externer Verkehrsteilnehmer regelmäßig weder gespeichert noch übermittelt werden, sondern müssen rasch gelöscht werden. Denn über diese Personendaten kann der Halter des autonomen Fahrzeugs rechtlich nicht verfügen, etwa per Einwilligung. Nach Bekunden der Bundesregierung ist der Gesetzentwurf auch auf private Halter\*innen autonomer Fahrzeuge anwendbar, was aufgrund der dann zusätzlichen Regelungsinhalte ebenfalls das Erfordernis einer eigenen Rechtsgrundlage für private Halter\*innen unterstreicht. Um dem hohen Regelungsbedarf in dem Bereich insgesamt gerecht zu werden und die zahlreichen Fragen, die sich nicht nur in Bezug auf das autonome Fahren stellen, einheitlich zu regeln, bleibt die Schaffung eines seit langem geforderten Mobilitätsdatengesetz notwendig.*

*Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ist in Summe ein wesentlicher Schritt, um eine Rechtsgrundlage für das autonome Fahren zu schaffen. Er weist jedoch erhebliche Lücken auf, die dringend zu klären sind, um Rechtssicherheit zu schaffen, Innovationen zu ermöglichen und Grundrechte effektiv zu schützen.*

*I. Der Ausschuss fordert die Bundesregierung auf einen Gesetzentwurf vorzulegen, der*

- 1. einen zukunftsweisenden Rechtsrahmen für autonomes Fahren beinhaltet, der die vollen Potenziale dieser Zukunftstechnologie bei Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Flächenverbrauch und Verkehrseffizienz hebt und als Kernziele verankert und damit der Mobilitätswirtschaft ermöglicht, mit nachhaltigen und innovationsfreundlichen Standards im internationalen Wettbewerb voranzugehen;*
- 2. den Anwendungsbereich der Regelungen zum autonomen Fahren auf gewerbliche Halterinnen beschränkt und für private Halter\*innen eine eigene Rechtsgrundlage insbesondere mit spezifischen Haftungs- und Datenschutzregeln vorlegt;*
- 3. die Hersteller entsprechender Fahrzeuge und Technologien sowie die technische Überwachung bei der Haftung für Schadensereignisse bei Nutzung autonomer Fahrfunktionen stärker in die gesetzliche Verantwortung nimmt sowie ihre Verantwortlichkeiten und Aufgaben präzisiert sowie prüft, ob und wie im Schadensfall nach einem Unfall im Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer\*innen ein hinreichender Gesamthaftungsumfang erreicht werden kann, und wie dabei auch die Verfahrenskosten und Insolvenzrisiken sinnvoll verteilt werden können;*
- 4. für die Betriebslaubnis autonomer Systeme die etablierten und zudem vertrauensbildenden Zertifizierungs- und Zulassungsmethoden einschließlich regelmäßiger Überprüfungen nutzt, anstatt nur auf die Herstellererklärung zu vertrauen; und eine entsprechende Zertifizierung auch beim maschinellen Lernen sicherstellt; sowie die Zuständigkeiten der Prüfdienste und des Kraftfahrtbundesamtes präzisiert und eine umfassende Feldüberwachung durch das Kraftfahrtbundesamt gewährleistet;*
- 5. die passive Sicherheit als Kriterium im Gesetzesentwurf verankert, sodass Hersteller verpflichtet werden, Maßnahmen zu treffen, um die Verletzungsgefahr bei einem Unfall zu minimieren und eine bestmögliche Insassensicherheit garantiert;*
- 6. die Unfallaufklärung ermöglicht und gleichzeitig sicherstellt, dass personenbezogene und personenbeziehbare Daten vor ihrer Verarbeitung anonymisiert werden müssen, klare Anforderungen an Anonymisierung formuliert sowie ein Datenschutzaudit implementiert;*
- 7. den Hersteller verpflichtet, das Fahrzeug manipulationssicher auszustatten, damit das autonome Fahrzeug nicht permanent personenbezogene Daten des Halters, der Insassen und der die technische Aufsicht ausübende Person an den Hersteller übermittelt;*
- 8. sicherstellt, dass zweckändernde Datenverarbeitungen durch Dritte ausgeschlossen sind;*
- 9. regelt, dass die beim autonomen Fahrbetrieb erfassten Daten externer Verkehrsteilnehmer\*innen regelmäßig weder gespeichert noch übermittelt werden dürfen, sondern rasch gelöscht werden.*
- 10. Im Übrigen wird die Bundesregierung aufgefordert ein Mobilitätsdatengesetz vorzulegen, um dem hohen Regelungsbedarf in dem Bereich insgesamt gerecht zu werden und die zahlreichen Fragen, die sich nicht nur in Bezug auf das autonome Fahren stellen, einheitlich zu regeln.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, sie begrüße die geplanten Maßnahmen und sie gehe davon aus, dass es hier um ein gemeinsames Ziel gehe. Das dem Gesetzentwurf zugrundeliegende Konzept sei gut durchdacht und es sei weltweit einzigartig. Es werde damit deutschlandweit autonomes Fahren in festgelegten Betriebsbereichen ermöglicht. Man wolle hiermit Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr schaffen, aber auch für Private. Autonomes Fahren könne beispielweise eine Alternative zu Taxi-Verkehren in Randzeiten darstellen. Beim Thema Haftung werde es am Ende immer auf den Abschluss von Versicherungen hinauslaufen. Sie stellte fest, der Gesetzentwurf beinhalte ein „Ermöglichungsgesetz“ auf qualifizierter und sicherer Basis.

Die **Fraktion der SPD** schloss sich der Fraktion der CDU/CSU an. Es gehe hier sozusagen um einen Schritt „aus dem Labor“ in den Regelbetrieb. Es gebe bereits hoffnungsvolle praktische Beispiele für autonomes Fahren und es sei wichtig, in diesem Bereich weitere Möglichkeiten zu eröffnen, etwa für die Bereiche „last mile“, „hub to hub“ oder Parkhäuser. Das werde mit dem Gesetzentwurf auf eine gute Basis gestellt. Es handle sich hier um ein in Europa einmaliges Gesetz, mit dem man auch industriepolitische Akzente setze.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, sie begrüße die Gesetzesinitiative. Diese sei aber nur bedingt brauchbar, weshalb man den Gesetzentwurf ablehne. Auch der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen sei nicht zielführend und werde daher von ihr abgelehnt. Zentraler Punkt sei beim automatisierten bzw. autonomen Fahren die Frage der Haftung für die Steuerungssoftware im Schadensfall – Softwarehersteller, Autoentwickler oder Staat, der die Zertifizierungsbedingungen festlege. Sie warf die Frage auf, ob ein Zertifizierungskatalog mit Fahrsituationen geplant sei.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie unterstütze das Anliegen des Gesetzentwurfs ausdrücklich, auch im Hinblick auf die industriepolitischen Aspekte. Der Gesetzentwurf biete für den Regelbetrieb beim autonomen Fahren einen guten Rahmen. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen stelle eine sinnvolle Ergänzung dar. Es gebe aber weitere Aspekte, die bislang nicht berücksichtigt seien und die sie in dem von ihr eingebrachten Entschließungsantrag anspreche, wie die Qualifikation der technischen Aufsicht, Datensicherheit und den Umgang mit bestehenden Projekten.

Die **Fraktion DIE LINKE.** betonte, es sei sinnvoll, die Regeln auf den ÖPNV zu fokussieren. Die Technik befinde sich noch in den Anfängen und es werde noch mindestens 15 Jahre dauern, bis sie einsatzfähig sei. In der öffentlichen Anhörung seien Gefahren durch Cyberangriffe angesprochen worden. Dem trage der Gesetzentwurf nicht Rechnung. Sie kritisiere, dass der Gesetzentwurf auch eine Nutzung der Technik für Privatfahrzeuge nicht ausschließe. Sie stellte fest, in der Theorie biete autonomes Fahren zwar Einsparpotentiale, in der Praxis werde es aber zu mehr Verkehr führen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, die Technik biete große Chancen für mehr Effizienz im Verkehr und für den Klimaschutz. In der Bevölkerung gebe es in Bezug auf diese Technik aber große Vorbehalte. Dem müsse man mit Transparenz und geeigneten Vorkehrungen begegnen. Hier weise der Gesetzentwurf Schwächen auf. Es stelle auch einen Mangel des Gesetzentwurfs dar, dass seine Regeln für private Halter nicht passten. Hinsichtlich der Nutzung der Daten erinnerte sie an ihre Forderung nach einem Mobilitätsdatengesetz. Der Gesetzentwurf ermögliche einiges, weise aber Schwächen auf.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)507 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/27439, 19/28178 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)507. Den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)508 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. abgelehnt. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)510 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

## B. Besonderer Teil

### Zu Nummer 1 (§ 1d Absatz 4):

Die Änderung dient der Konkretisierung der Definition des risikominimalen Zustands.

### Zu Nummer 2 (§ 1e):

In Absatz 1 Nummer 3 ist aufgrund der Zuständigkeitserweiterung bezüglich der nach Bundesrecht zuständigen Behörde bzw. soweit dem Bund die Verwaltung von Bundesfernstraßen zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

Die Änderung in Absatz 2 Nummer 2 dient der Klarstellung, dass Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften wirkungsgleich entsprechen müssen.

In § 1e Absatz 2 Nummer 7 ist als notwendige Folgeänderung aufgrund der Änderung in § 1d Absatz 4 der letzte Satzteil zu streichen.

Mit der Änderung in § 1e Absatz 2 Nummer 8 wird ein Vorschlag aus der weiteren inhaltlichen Auseinandersetzung mit Verbraucherschutzvertretern aufgegriffen und die gesetzliche Möglichkeit geschaffen, dass das Kraftfahrzeug auch durch Fahrzeuginsassen deaktiviert werden kann. Dadurch steigert sich das subjektive Sicherheitsempfinden der Passagiere. Hierbei ist ein Not-Aus zu verstehen, der das Fahrzeug veranlasst, sich gemäß der Regelung selbständig in den risikominimalen Zustand zu versetzen.

Die Änderung in § 1e Absatz 2 Nummer 10 dient der Konkretisierung der sicheren Funkverbindungen.

Mit der Änderung in § 1e Absatz 4 wird ein Vorschlag des Bundesrates aufgegriffen, um Rechtssicherheit für bereits laufende Forschungsprojekte mit fahrerlosen Fahrzeugen zu gewährleisten. Da der Gesetzentwurf am Tag nach der Verkündung in Kraft treten soll, ginge sodann die sachliche Zuständigkeit für alle noch ausstehenden Betriebserlaubnisse und Erprobungsgenehmigungen auf das Kraftfahrt-Bundesamt über. Um aktuelle Forschungsprojekte aufgrund des Zuständigkeitswechsels nicht mit zusätzlichem monetärem und zeitlichem Aufwand zu belasten, soll die Übergangsregelung für laufende Zulassungsverfahren aufgenommen werden. Falls das Gesetz während der laufenden Genehmigungsprozesse in Kraft tritt, könnte das die Arbeit in den aktuellen Forschungsprojekten erheblich verkomplizieren, verzögern und zusätzliche Kosten verursachen. Da die betroffenen Projekte die Genehmigungen für die Vorhabenumsetzung zwingend zu einem bestimmten Zeitpunkt, etwa zum Projektende benötigen, ist nicht auszuschließen, dass aufgrund von Verzögerungen und der Generierung zusätzlicher Kosten der Projekterfolg der Vorhaben infrage gestellt werden könnte. Laufende Genehmigungsverfahren, die sachlich unter die Neuregelung fallen und in denen der Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis inklusive einer Ausnahmegenehmigung bereits gestellt worden ist, sind bleiben vom Inkrafttreten der Änderungen unberührt.

Durch die Ergänzungen des § 1e Absatz 5 und 6 wird ein Vorschlag des Bundesrates aufgegriffen. Die Ergänzung der Rücknahme im Sinne des § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist notwendig, da der bisherige Wortlaut lediglich den Widerruf gemäß § 49 VwVfG umfasst hat. Danach würde die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage nur entfallen für die Aufhebung einer rechtmäßigen Betriebserlaubnis oder einer rechtmäßigen Genehmigung. Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Aufhebung einer rechtswidrigen Betriebserlaubnis oder einer rechtswidrigen Genehmigung im Sinne der Rücknahme gemäß hätten hin-gegen aufschiebende Wirkung. Im Hinblick auf die Begründung des Entfalls der aufschiebenden Wirkung für den Widerruf aus Gründen des hohen Schutzgutes von Leib und Leben bei der Verkehrssicherheit ist die Erweiterung der Vorschrift auch für die Fälle der Rücknahme notwendig.

### Zu Nummer 3 (§ 1f):

Die Änderung in § 1f Absatz 1 Satz 2 dient der Konkretisierung der Pflichten des Halters eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion.

Die Änderung in § 1f Absatz 2 Nummer 1 dient der Konkretisierung der Pflichten der Technischen Aufsicht eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion.

**Zu Nummer 4 (§ 1g):**

In § 1g Absatz 1 ist aufgrund der Zuständigkeitserweiterung bezüglich der nach Bundesrecht zuständigen Behörde bzw. soweit dem Bund die Verwaltung von Bundesfernstraßen zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

Mit der Ergänzung in § 1g Absatz 3 wird auf einen Vorschlag des Bundesrates eingegangen. In § 1g Absatz 1 und 2 StVG ist die Pflicht des Halters vorgesehen, bestimmte Daten zu speichern. Obschon dem Halter die Speicherpflicht obliegt, kann einzig der Hersteller des Kraftfahrzeuges mit autonomer Fahrfunktion das Fahrzeug derart herstellen und ausstatten, dass der Halter die gesetzlich vorgesehene Datenspeicherung tatsächlich umsetzen kann. Die vorgeschlagene Ergänzung stellt klar, dass der Hersteller das Kraftfahrzeug entsprechend auszustatten hat.

Mit der Ergänzung in § 1g Absatz 3 Satz 3 wird klargestellt, dass die Software, mit der der Halter die Einstellungen zur Privatsphäre und zur Verarbeitung der Daten in der autonomen Fahrfunktion vornehmen kann, Wahlmöglichkeiten zur Art und Weise der Speicherung und zur Datenübermittlung vorsieht. Die Verpflichtungen zu Datenschutz durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen aus der Datenschutz-Grundverordnung gelten daneben unmittelbar.

Die Änderung in § 1g Absatz 5 Satz 1 geht auf einen Vorschlag des Bundesrates zurück. Der Verweis auf die Ausnahmeregelungen des § 1k dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit. Andernfalls hätten die zuständigen Behörden und Organisationen, insbesondere solche mit Sicherheitsaufgaben konkrete Daten zum Betrieb des autonomen Kraftfahrzeugs grundsätzlich unbeschränkt für verkehrsbezogene Gemeinwohlzwecke weiterzugeben. Somit wären die entsprechenden Behörden und Organisationen verpflichtet gewesen sensible Daten, etwa extern an das Kraftfahrzeug gesendete Befehle und Informationen (§ 1g Absatz 1 Nummer 13 StVG-E) offenzulegen. Dadurch würde die Aufgabenwahrnehmung und Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger als auch der jeweiligen Behörden und Organisationen selbst gefährdet.

In § 1g Absatz 6 ist aufgrund der Zuständigkeitserweiterung bezüglich der nach Bundesrecht zuständigen Behörde bzw. soweit dem Bund die Verwaltung von Bundesfernstraßen zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

Die Ergänzung in § 1g Absatz 7 geht auf ein Anliegen des Bundesrates zurück, um etwaigen Rechtsansprüchen Dritter Rechnung zu tragen. Ein Auskunftsanspruch für Unfallgeschädigte wird in Bezug auf die beim Betrieb des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion gespeicherten Daten gegenüber dem Halter dieses Fahrzeugs als zweckmäßig und lösungsorientiert angesehen. In diesem Fall können Unfallgeschädigte insbesondere Auskunft darüber erhalten, ob zum Zeitpunkt eines Unfallereignisses beispielsweise alternative Fahrmanöver freigegeben wurden (§ 1g Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 StVG-E). Insoweit wird auch der Halter gegenüber der als Technischen Aufsicht eingesetzten Person als der geeignetere Anspruchsgegner gesehen. In der Praxis dürfte zu erwarten sein, dass Halter die Aufgaben der Technischen Aufsicht nicht an eine einzelne Person, sondern an einen gewerblich tätigen Dienstleister mit mehreren Mitarbeitenden vergeben. In einem solchen Fall ist es für Geschädigte schwierig herauszufinden, wie die Technische Aufsicht zum Zeitpunkt des Unfalls reagiert hat. Beteiligten an einem Unfall (Dritte), in dem ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion verwickelt ist, wird so die Möglichkeit eröffnet, die relevanten aufgezeichneten Daten zu erhalten. Der enthaltene Grundsatz der Zweckbestimmung und Begrenzung der Datenübermittlung auf das zwingend erforderliche Maß ist auch bei der Übermittlung an Dritte zu berücksichtigen. Der Zweck liegt in der Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 StVG geregelten Ereignis. Es muss technisch in geeigneter Weise sichergestellt sein, dass nur die tatsächlich erforderlichen Daten übermittelt werden. Die durch die Regelung im Umfang begrenzte Übermittlung der aufgezeichneten Daten an Dritte darf nur erfolgen, wenn der Dritte glaubhaft macht, dass die Daten zu dem im Gesetz genannten Zweck erforderlich sind, und zudem glaubhaft macht, dass das betreffende Fahrzeug an dem Ereignis beteiligt war. Letzteres reicht aus, weil ansonsten eine Rechtswahrnehmung nur möglich wäre, wenn bereits unbestritten feststünde, dass das in Rede stehende Fahrzeug an dem Schadensereignis beteiligt gewesen ist. Es handelt sich um einen materiell-rechtlichen Auskunftsanspruch, dessen Beweismaß auf die Glaubhaftmachung des Dritten begrenzt ist. Die Regelung sieht vor, dass die gegenständlichen Daten durch die Dritten unverzüglich zu löschen sind, sobald sie zur Geltendmachung von Rechtsansprüchen nicht mehr erforderlich sind. Die Daten sind jedoch spätestens mit Verjährung der Ansprüche, für deren Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr die Daten erhoben wurden, zu löschen. Die Frist wird hiernach mit der Entstehung des Anspruchs ausgelöst.

**Zu Nummer 5 (§ 1i):**

Sofern die Erprobungsgenehmigung durch eine Nebenbestimmung auf einen bestimmten Betriebsbereich beschränkt wird, ist eine Anhörung der örtlich betroffenen Behörden durchzuführen. Dies kann neben der nach Landesrecht zuständigen Behörde auch die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes sein. Die Genehmigung eines festgelegten Betriebsbereichs im Sinne von § 1e Absatz 1 Nummer 3 StVG-E und ein entsprechendes Verfahren sind hier jedoch nicht vorgesehen. Zum einen soll die Zentralisierung der Erprobungsgenehmigungen beim Kraftfahrt-Bundesamt zu einer Verwaltungsvereinfachung führen und die Länder entlasten. Zum anderen sind Erprobungen in der Regel ein Weniger als der Realbetrieb. Daher ist hier auch der Zweck und Regelungsumfang nicht mit dem Genehmigungsverfahren für den Regelbetrieb gleichzusetzen. Würden die Vorschriften über festgelegte Betriebsbereiche Anwendung finden, so würde im Vergleich zu den bestehenden Regelungen, nach denen bereits der Probetrieb durch Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erfolgen kann, keine Vereinfachung erzielt. Darüber hinaus ist in § 1i StVG-E vorgesehen, dass jede Erprobung nur in Anwesenheit einer technischen Aufsicht erfolgt. Insoweit besteht hier ein Mehr an Sicherheit, weshalb diese Fälle mit dem Regelbetrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion nicht gleichzusetzen sind.

Mit der Ergänzung des Absatzes 4 wird eine Übergangsregelung aufgenommen, wonach die Erteilung einer Erprobungsgenehmigung für automatisierte oder autonome Fahrfunktionen durch das Kraftfahrt-Bundesamt gemäß Absatz 1 Nummer 1 erst dann obligatorisch wird, wenn die zu diesem Änderungsgesetz erlassene Durchführungsverordnung sechs Monate in Kraft ist. Bis dahin sollen die allgemeinen Vorschriften für Erprobungen, wie § 70 StVZO, weiter gelten, die in der Zuständigkeit der entsprechenden Länderbehörden liegen, sofern nicht bereits von den neuen Vorschriften nach § 1j Absatz 1 Nummer 7 Gebrauch gemacht wird. Hiermit soll Antragstellern für die entsprechende Übergangszeit gleichsam die Möglichkeit eröffnet werden, im Sinne der Planungssicherheit auf die ursprünglichen Regelungen zurückzugreifen oder die dann bereits in Kraft getretenen Regelungen zu nutzen.

**Zu Nummer 6 (§ 1j Absatz 1):**

Ergänzung einer Ermächtigungsgrundlage in § 1j Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe f zur Regelung der Möglichkeit der Anerkennung einer Betriebserlaubnis aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie Korrektur eines redaktionellen Versehens.

In § 1j Absatz 1 Nummer 2 ist aufgrund der Zuständigkeitserweiterung bezüglich der nach Bundesrecht zuständigen Behörde bzw. soweit dem Bund die Verwaltung von Bundesfernstraßen zusteht, der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

Bei der Änderung in § 1j Absatz 1 Nummer 7 wurde lediglich ein fehlendes Komma ergänzt.

In § 1j Absatz 1 Nummer 8 ist aufgrund der Erweiterung der Ausnahmeregelungen bezüglich des Bundeskriminalamtes, der Landeskriminalämter, des Zollkriminalamtes, des Bundesamts für Verfassungsschutz, der Landesämter für Verfassungsschutz, des Bundesnachrichtendienstes, der Straßenbauverwaltungen und der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

**Zu Nummer 7 (§ 1k):**

Aufgrund der Erweiterung der Ausnahmeregelungen bezüglich des Bundeskriminalamtes, der Landeskriminalämter, des Zollkriminalamtes, des Bundesamts für Verfassungsschutz, der Landesämter für Verfassungsschutz, des Bundesnachrichtendienstes, der Straßenbauverwaltungen und der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes ist die Neufassung redaktionell notwendig geworden.

Berlin, den 19. Mai 2021

**Dr. Dirk Spaniel**

Berichterstatter