

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Barbara Lenk, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/7831 –**

Autonomes Fahren in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 23. Februar 2022 hat das Bundeskabinett die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegte Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften verabschiedet (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/008-wissing-verordnung-zum-autonomen-fahren.html>). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing ist dabei der Ansicht, dass autonomes Fahren unsere Mobilität nachhaltig verändern würde und ein enormes Potential böte.

Am 20. Mai 2022 hat der Bundesrat der Verordnung zugestimmt, die Zustimmung jedoch an einige Änderungsmaßgaben geknüpft (<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/22/1021/1021-pk.html?nn=4352766#top-33>).

Am 30. Juni 2022 wurde die Verordnung unter Berücksichtigung der vom Bundesrat vorgenommenen Änderungen im Bundesgesetzblatt Jahrgang 2022 Teil 1 Nummer 22 veröffentlicht und trat zum 1. Juli 2022 in Kraft (https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBI&jumpTo=bgbl122s0986.pdf).

Nach § 4 der Verordnung wird die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge dabei vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilt, welches nach § 5 der Verordnung auch die Aufgabe der Marktüberwachung innehat (ebd.).

Nach § 3 Absatz 5 der Verordnung werden die Konzepte der Projekte auf Sicherheit im Bereich der Informationstechnologie sowie auf Datenschutz bei der Verarbeitung personenbezogener Daten geprüft. In Anlage 2 der Verordnung ist dabei ausgeführt, welche Pflichtdaten bei den Projekten während des Betriebs erfasst werden müssen. Laut § 5 Absatz 2 führt das Kraftfahrt-Bundesamt dabei regelmäßige Kontrollen durch, ob die im Verkehr befindlichen Projekte mit den Anforderungen der Verordnung übereinstimmen.

In Nummer 8 hat der Bundesrat in Artikel 1 in § 9 Absatz 2 Nummer 4 nach dem Wort „Personen“ die Wörter „über das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung durch den für den beantragten Betriebsbereich ortsüblichen Straßenverkehr hinaus erheblich“ eingefügt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 16. August 2023 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

In der Verordnung der Bundesregierung lautet der Abschnitt „Ein Betriebsbereich ist geeignet, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass [...] 4. durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion in diesem Betriebsbereich weder die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs beeinträchtigt noch das Leib und Leben von Personen gefährdet werden“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/008-verordnung-automatisierte-autonome-fahrfunktion.pdf?__blob=publicationFile). Nach Ansicht der Fragesteller stellt diese Änderung eine erhebliche Aufweichung der Verordnung dar, insbesondere, weil diese Änderung erlaubt, dass automatisiertes und autonomes Fahren das Risiko im Vergleich zu dem ortsüblichen Straßenverkehr erhöhen dürfen.

Unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“ der Verordnung (ebd.) ist dabei ausgeführt, dass die Testfälle geeignet sein müssen „nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden.“

In Nummer 11 hat der Bundesrat in Artikel 1 § 9 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung das Wort „Einvernehmen“ durch das Wort „Benehmen“ ersetzt ([https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2022/0001-0100/86-22(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)). Es ist nun also möglich, dass entgegen dem Willen von Gebietskörperschaften, wie zum Beispiel Gemeinden, eine Betriebserlaubnis erteilt werden kann. In der Verordnung der Bundesregierung war es möglich, dass Gemeinden dies durch Nichterteilen des Einvernehmens verhindern konnten.

Im Frühjahr 2023 veröffentlichte das BMDV mehrere Pressemitteilungen zu Förderungen von Projekten mit selbstfahrenden Fahrzeugen (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/035-wissing-selbstfahrende-fahrzeuge-muenchen.html>; <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/027-luksic-innovative-technologien-oepnv.html>).

Ebenfalls im Frühjahr 2023 wurde von Mitgliedern des Verbands der Automobilindustrie Kritik an den Zulassungsverfahren autonomer Fahrzeuge in Deutschland geäußert. Laut dem Vorwurf der Zulieferer wäre die Zulassung autonomer Fahrzeuge in Deutschland zu kompliziert. Sie fordern eindeutige Zuständigkeiten und „Festlegung von einheitlichen Kriterien, Szenarien, Bewertungsmethoden und Tests für die Softwarequalität sowie funktionale Sicherheit“ (<https://www.automobil-industrie.vogel.de/autonomes-fahren-level-4-verordnung-opnv-a-c6236fa44ca0858d2453c91d3596161d/>).

Nach Ansicht der Fragesteller ist zudem ein zentraler Punkt beim automatisierten bzw. autonomen Fahren die Frage der Haftung im Schadensfall.

1. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde bereits auf Basis der Verordnung eine Betriebserlaubnis erteilt (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Genehmigung, Zeitpunkt des Starts des Projektes, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [motorisierter Individualverkehr – MIV, öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?
2. Wie vielen Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion wurde nach Kenntnis der Bundesregierung eine Betriebserlaubnis verweigert (bitte die Projekte einzeln auflisten und dabei die Informationen Zeitpunkt der Antragstellung, Zeitpunkt der Ablehnung, Namen der betroffenen Gebietskörperschaften, Betriebsgebiet, Fördersumme des Bundes, nach Kenntnis Fördersumme beteiligter Bundesländer und Kategorie des autonomen Fahrens [MIV, ÖPNV, Logistik, Logistik letzte Meile] angeben)?

4. Erfüllt die Anzahl der beantragten und erteilten Betriebserlaubnisse für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion die Erwartungen der Bundesregierung?
5. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Erteilung der Betriebserlaubnis für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?
9. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den laufenden Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?
10. Welche Fahrgastzahlen sind der Bundesregierung bei den von der Bundesregierung geförderten Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung, denen eine Betriebserlaubnis erteilt wurde, bekannt?

Die Fragen 1, 2, 4, 5, 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Betriebserlaubnis wird gemäß § 4 Absatz 1 der Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung – AFGBV) nicht für Projekte erteilt, sondern für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion. Bisher hat das Kraftfahrt-Bundesamt mangels Antrags keine Betriebserlaubnis für ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion erteilt. Dies ist im Hinblick auf die seinerzeit weltweit erstmalige Regulierung dieser neuartigen Mobilitätstechnologie und dem Inkrafttreten der Verordnung im Jahr 2022 erwartbar. Im Zuge des Markthochlaufs von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion kann jedoch von einem Anstieg der Antragsverfahren für Betriebserlaubnisse ausgegangen werden. Derzeit laufen bereits Genehmigungsverfahren zur Erteilung von Erprobungsgenehmigungen.

3. Wie hoch ist die Gesamtsumme an Förderung des Bundes für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Seit Inkrafttreten der AFGBV werden Forschungsvorhaben zum automatisierten bzw. autonomen und vernetzten Fahren mit insgesamt rund 48 Mio. Euro gefördert.

6. Erwartet die Bundesregierung einen Anstieg der Anzahl an Anträgen zur Förderung für Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durch Mittel des Bundes (wenn ja, mit welchem Hochlauf plant die Bundesregierung, und welche Erkenntnisse liegen der Einschätzung zugrunde)?

Es sind keine Erkenntnisse über die Entwicklung des Interesses zur Förderung entsprechender Vorhaben vorhanden.

7. Ist der Bundesregierung die Kritik der Automobilindustrie bekannt (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), hat sich die Bundesregierung dazu eine Positionierung erarbeitet, und sind als Reaktion auf die Kritik ggf. Maßnahmen geplant (wenn ja, welche)?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Zulassung autonomer Fahrzeuge in Deutschland sachgerecht geregelt. Das BMDV ist hierzu im ständigen Austausch mit der Automobilindustrie und anderen Interessengruppen. In der Sache begründete Anliegen werden kontinuierlich geprüft.

8. Sind der Bundesregierung bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion, denen die Betriebserlaubnis erteilt wurde, Auswirkungen bekannt, die eine Einschränkung des nichtautomatisierten und nicht-autonomen Verkehrs bewirken (wenn ja, bitte Projekte und jeweilige Einschränkungen auflisten)?

Nein.

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie sich die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion mit Personenbeförderung auf andere Verkehrsträger auswirken, von welchen Verkehrsträgern die Nutzer wechseln, wie der Modal Split sich ändert, welche Zielgruppe die Projekte mit automatisierten und autonomer Fahrfunktion nutzt (wenn ja, bitte ausführen)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten in den Projekten zu automatisierter und autonomer Fahrfunktion aufgenommen werden?
13. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, welche Daten und personenbezogenen Daten durch die Projekte mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion gespeichert werden, und wie lange werden die einzelnen Daten gespeichert?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Erhebung, Verarbeitung und Speicherung von Daten und personenbezogenen Daten sind die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu beachten. Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

14. Welche Anforderungen an die Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion werden gestellt, und wie oft und wie wird dies überprüft, und von welcher Behörde?

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Betriebserlaubnis eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion gemäß § 3 Absatz 5 AFGBV und der Marktüberwachung gemäß § 5 AFGBV ist das Kraftfahrt-Bundesamt unter Mitwirkung des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik für den Bereich der Informationstechnologie und der informationstechnischen Sicherheit der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteilen unter Beachtung der geltenden Vorschriften zuständig.

In Bezug auf den Datenschutz gelten die gesetzlichen Anforderungen, deren Einhaltung durch die zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden überprüft wird.

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob es bei der Überprüfungen der Absicherung der Daten und personenbezogenen Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion (beispielsweise im Zuge der regelmäßigen Kontrollen durch das Kraftfahrt-Bundesamt, siehe Vorbemerkung der Fragesteller) bereits zu Beanstandungen gekommen ist (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, und wann die Beanstandungen behoben wurden oder ob die Behebung noch aussteht, und in welchen Betriebszustand die Projekte während der Behebung waren respektive sind)?
16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob Angriffe durch Dritte (Hackversuche) auf Daten und personenbezogene Daten bei Projekten mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion durchgeführt wurden (wenn ja, bitte die Fälle auflisten, das Ergebnis des Angriffs und bei erfolgreichen Angriffen die weitere Vorgehensweise darlegen)?
17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte zur Verwendung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen, die die aufgenommenen Daten soweit möglich als Open Data (nach der Definition der Richtlinie der EU über offene Daten; Richtlinie (EU) 2019/1024) zur Verfügung stellen (wenn ja, bitte auflisten)?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

18. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 8 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
19. Sieht die Bundesregierung einen Zielkonflikt zwischen der vom Bundesrat geforderten Änderung in Nummer 8, die erlaubt, dass Fahrzeuge mit automatisierter Fahrfunktion das Risiko erhöhen dürfen, lediglich mit der Einschränkung, es nicht erheblich zu erhöhen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), mit der Ausführung der Verordnung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher sein muss als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird kein Zielkonflikt gesehen. Die Anforderungen des § 9 Absatz 2 Satz 3 AFGVB beziehen sich auf den Betriebsbereich, während die Anforderungen der Anlage 1, Abschnitt 10 der AFGVB die autonome Fahrfunktion und das Kraftfahrzeug adressieren. Da weiterhin beide Anforderungen gesamtheitlich und unabhängig voneinander zu erfüllen sind, ist auch durch die vom Bundesrat beschlossene Modifikation des § 9 Absatz 2 Satz 3 AFGVB keine Einschränkung hinsichtlich der geforderten Verkehrssicherheit erkennbar.

20. Was ist der Referenzpunkt für Personen in Anlage I, „Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion“ in der Ausführung unter Nummer 10 „Prüfung und Testfälle“, dass „Testfälle geeignet sein müssen nachzuweisen, dass das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
- Ist der Referenzpunkt ein wie auch immer gearteter Durchschnittsfahrer, und wenn ja, wie ist dieser Durchschnittsfahrer definiert?
 - Ist der Referenzpunkt ein im Vergleich mit anderen Personen sehr sicherer Fahrer?
 - Muss jeder Testfall für sich aufzeigen, dass in der im Testfall getesteten Betriebsituation das Maß an Sicherheit des Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion höher ist als das Maß an Sicherheit bei Fahrzeugen, die von Personen geführt werden?
 - Muss in jeder Situation das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?
 - Muss lediglich in der Gesamtbetrachtung aller Testfälle und Betriebszustände das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Durchschnitt ein höheres Maß an Sicherheit bieten als Fahrzeuge, die von Personen geführt werden?

Die Fragen 20 bis 20e werden gemeinsam beantwortet.

Den Anforderungen der Anlage 1, Abschnitt 10 der AFGBV liegt kein allgemeines Referenzmodell eines menschlichen Fahrers zugrunde. Das Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion muss in jedem einzelnen Testfall zeigen, dass es das erforderliche Maß an Sicherheit erbringt, indem es die Prüfkriterien des jeweiligen Abschnitts erfüllt. Die genannten Prüfkriterien basieren dabei u. a. auf international abgestimmten technischen Regelwerken der Kraftfahrzeugtypgenehmigung und gehen regelmäßig über die an den menschlichen Fahrer zu stellenden Anforderungen hinaus.

Die Anforderungen der Anlage 1, Abschnitt 10 der AFGBV gelten nicht für jede Situation, sondern nur für die gemäß der AFGBV ausgewählten Szenarien. Für diese Testfälle muss der Sicherheitsnachweis jeweils erbracht werden.

21. Hat sich die Bundesregierung auf die im Bundesrat geforderte Änderung in Nummer 11 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller), das Wort „Einvernehmen“ durch „Benehmen“ zu ersetzen, eine Positionierung erarbeitet, und wenn ja, welche?
- Ist in der Verordnung der Bundesregierung bewusst „Einvernehmen“ gewählt worden?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte entscheiden dürfen, dass in ihrem Gebiet keine Fahrzeuge mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion fahren dürfen?
 - Ist die Bundesregierung der Ansicht, eine Gemeinde sollte (nach Prüfung) bestimmten Betriebsmodellen von Fahrzeugen mit automatisierter oder autonomer Fahrfunktion das Einvernehmen und damit die Betriebserlaubnis verweigern dürfen?
 - Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Fälle, in denen entgegen dem Willen einer Gemeinde die Betriebserlaubnis erteilt wurde (wenn ja, bitte auflisten)?

Die Fragen 21 bis 21d werden gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung war es, mit dem Begriff „Einvernehmen“ im Gesetzentwurf eine ausreichende Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften sicherzustellen. Dies könnte jedoch auch in Fällen, in denen die betroffene Körperschaft das Einvernehmen aus sachfremden Gründen verweigert, dazu führen, dass die Genehmigung nicht erteilt werden kann. Durch die Änderung in „Benehmen“ bleibt die Beteiligung der betroffenen Körperschaften weiterhin erhalten.

Der Bundesregierung sind keine Fälle bekannt, in denen entgegen dem Willen einer Gemeinde die Betriebserlaubnis erteilt wurde.

22. Warum hat sich die Bundesregierung in Nummer 10, Prüfung und Testfälle der Anlage I, in Bezug auf Ausweichsituationen auf starre Vorgaben festgelegt und formuliert, dass Ausweichmanöver nur unter Beachtung dieser Vorgaben erfolgen dürfen (insbesondere die Formel unter Nummer 10.2.5)?

Ist es nach Auffassung der Bundesregierung denkbar, dass durch diese Festlegung der Handlungsspielraum der autonomen Funktion bei der Kollisionsvermeidung so stark eingeschränkt wird, dass – im Vergleich zu einem Menschen – dadurch ein niedrigeres Maß an Sicherheit vorliegt?

Die Ungleichung in Abschnitt 10.2.5. definiert einen Minimalwert für die „Time to Collision“ (TTC) eines Einschlagenden, bis zu dem eine Kollision durch die automatisierte Fahrfunktion zu vermeiden ist. Die automatisierte Fahrfunktion ist dabei frei in der Wahl möglicher Fahrmanöver. Es werden damit keine starren Vorgaben an die automatisierte Fahrfunktion festgelegt und der notwendige Handlungsspielraum hinsichtlich einer technischen Lösung ist gegeben. Insbesondere ist im Vergleich zu einem menschlichen Fahrer kein niedrigeres Maß an Sicherheit bestimmbar.

23. Warum wurde beim Punkt Einbiegen und Kreuzen in Anlage I (Abschnitt 10.2.7) ein TTC-Wert ($TTC = \text{Zeit bis zum Aufprall}$) von 3 Sekunden festgeschrieben?

Es handelt sich um einen Minimalwert, der in Anlehnung an sicheres menschliches Verhalten beim Einbiegen und Kreuzen definiert wurde. Insbesondere ist bei Sicherstellung einer minimalen TTC von 3 Sekunden ein komfortables Anhalten (Verzögerung mit 3 m/s^2) des bevorrechtigten Verkehrs bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h möglich.

24. Hat sich die Bundesregierung fachlichen Rat eingeholt, wie sich die Haftung im Schadensfall auf Softwarehersteller, Fahrzeugentwickler, Halter, technische Aufsichtsperson oder Staat, der die Zertifizierungsbedingungen festlegt, verteilt (wenn ja, wie lautet diese fachliche Einschätzung)?

Im Rahmen des ordentlichen Gesetz- bzw. Verordnungsgebungsverfahrens wird durch die Beteiligung von Verbänden und Ländern und anderen Bundesministerien sichergestellt, dass dem Gesetz- bzw. Verordnungsgeber weiterer fachlicher Rat zuteilwerden kann. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass das geltende Haftungsregime beim autonomen Fahren derzeit angemessenen und ausreichend ist.

25. Sind Zulassungen für autonome Fahrzeuge, die in EU-Staaten erteilt werden, auch automatisch in Deutschland gültig, und können diese Fahrzeuge hier im Straßenverkehr genutzt werden, und wenn nein, mit welcher Begründung wird von der Vorgehensweise bei Kraftfahrzeugen abgewichen?

Eine erteilte Betriebserlaubnis steht einer von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung des Betriebs eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion gleich, wenn sie in Bezug auf die technischen und sicherheitsrelevanten Anforderungen nach den §§ 1d bis 1g des Straßenverkehrsgesetzes und den Anforderungen nach § 3 Absatz 8 sowie der Anlage 1 der AFGBV einen gleichwertigen Bewertungs- und Prüfmaßstab zugrunde legt und den abstrakten Betriebsbereich ausweist, in dem das Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion die Fahraufgabe selbständig bewältigen kann. Die Gleichwertigkeit der Betriebserlaubnis ist auf Antrag des Halters durch das Kraftfahrt-Bundesamt festzustellen.