

# *Rechtliche Aspekte des automatisierten Fahrens*



---

# ***Agenda***

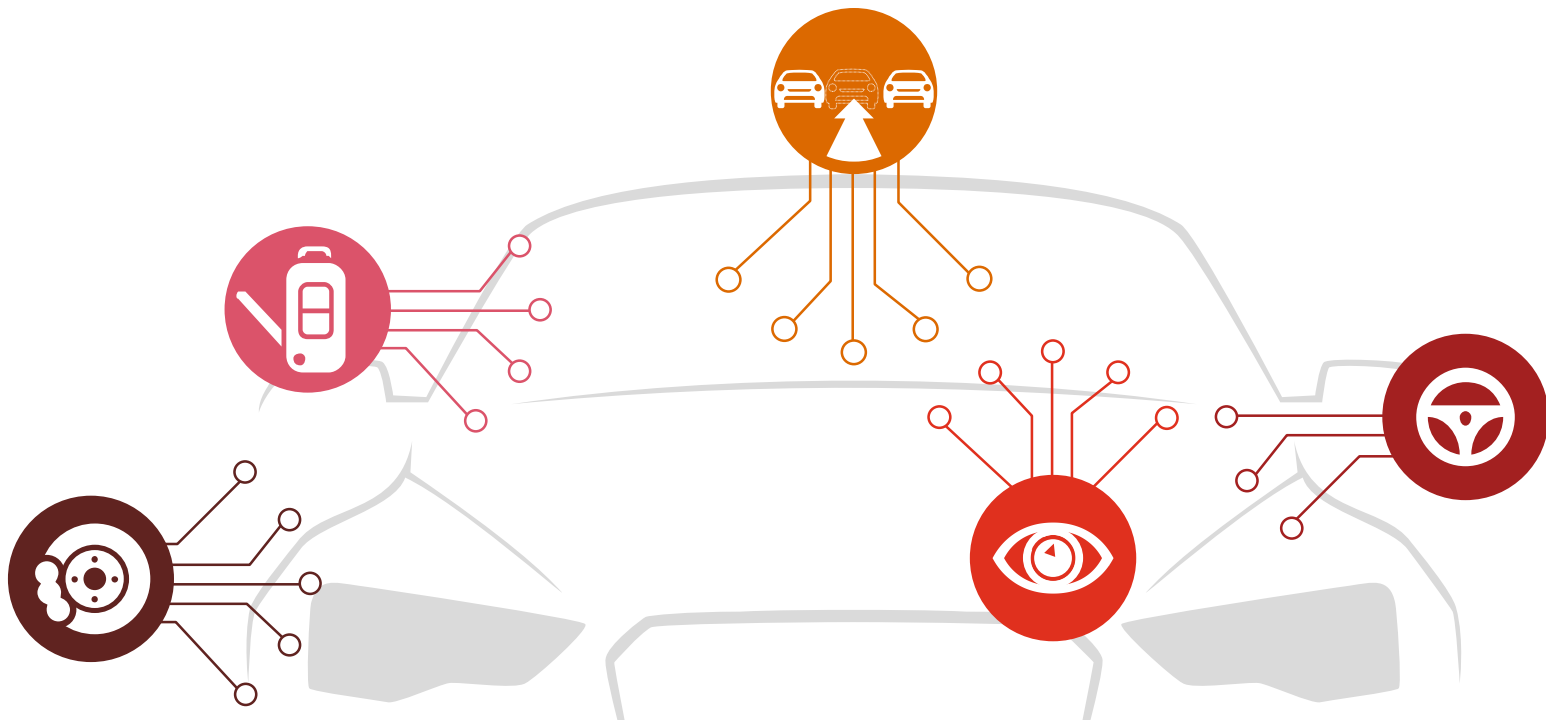
- 1 Begriff und Stufen des automatisierten Fahrens
- 2 Stand der Gesetzgebung
- 3 Weiterer Rechtsetzungsbedarf
- 4 Fazit

# ***Begriff und Stufen des automatisierten Fahrens***

# **1**

# ***Begriff***

Unter automatisiertem Fahren ist die Verwendung von Fahrzeugen zu verstehen, die dem Fahrer bestimmte oder alle Tätigkeiten, die erforderlich sind, damit das Fahrzeug fährt, abnehmen.



# Stufen (1/2)

## Stufe 1

### Bedienungshilfen

Bestimmte Assistenzsysteme helfen bei der Bedienung des Fahrzeugs, wie beispielsweise der Abstandsregeltempomat.

## Stufe 2

### Teilautomatisierung

Funktionen wie automatisches Einparken, Spurhalten, allgemeine Längsführung, Beschleunigen, Abbremsen werden von Assistenzsystemen übernommen, zum Beispiel vom Stauassistenten.

## Stufe 3

### Hochautomatisierung

Der Fahrer muss das System nicht dauernd überwachen. Das Fahrzeug führt selbständig Funktionen wie etwa Spurhalten durch. Der Fahrer kann sich anderen Dingen zuwenden, wird aber bei Bedarf vom Fahrzeug aufgefordert, die Führung zu übernehmen.

## **Stufen (2/2)**

### **Stufe 4**

#### **Vollautomatisierung mit Fahrer**

Die Führung des Fahrzeugs wird dauerhaft vom System übernommen. Werden die Fahraufgaben vom System nicht mehr bewältigt, kann der Fahrer aufgefordert werden, die Führung zu übernehmen.

### **Stufe 5**

#### **Vollautomatisierung ohne Fahrer**

Bei der höchsten Stufe des automatisierten Fahrens ist kein Fahrer notwendig. Abgesehen davon, dass das Ziel festgelegt und das System gestartet werden muss, ist kein menschliches Eingreifen erforderlich. Fahrzeuge der Stufe 5 haben dementsprechend keinen Fahrer, sondern nur Passagiere.

*Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Forschung kompakt, Ausgabe 11/2012, S. 1*

# *Stand der Gesetzgebung*

# 2

# Überblick

## ***Achtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017, in Kraft getreten am 21. Juni 2017***

- Regelungen für Fahrzeuge der ersten drei Stufen
- Noch keine Regelungen für Fahrzeuge der Stufen 4 und 5
- Gesetzgeber will laut Gesetzesbegründung „weitreichenden technischen Entwicklungen“ Rechnung tragen
- Änderungen Teil der im September 2015 von der Bundesregierung beschlossenen „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“



# ***Prinzipielle Zulässigkeit bei bestimmungsgemäßem Gebrauch***



## ***§ 1a Abs. 1 StVG***

Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.

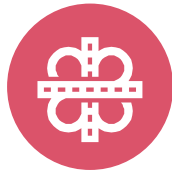
# Legaldefinition für automatisierte Fahrzeuge

§ 1a Abs. 2 StVG

Kraftfahrzeuge, die über technische Ausrüstung verfügen, die kumulativ sechs Voraussetzungen erfüllt:



Kann  
Fahrzeug  
steuern



Kann  
Verkehrs-  
vorschriften  
entsprechen



Ist jederzeit  
durch  
Fahrzeug-  
führer  
manuell  
übersteuer-  
bar



Kann  
Erforderlich-  
keit der  
eigen-  
händigen  
Fahrzeug-  
steuerung  
durch  
Fahrzeug-  
führer  
erkennen



Kann dem  
Fahrzeug-  
führer diese  
Erforderlich-  
keit mit  
ausreichen-  
der Zeit-  
reserve  
wahrnehm-  
bar anzeigen



Weist auf  
eine der  
System-  
beschreibung  
zuwider-  
laufende  
Verwendung  
hin

# ***Klarstellung zum Fahrzeugführer***



## ***§ 1a Abs. 4 StVG***

Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

# ***Pflichten des Fahrzeugführers***

## § 1b StVG

Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden

**Aber:** Fahrzeugfahrer muss derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach § 1b Abs. 2 StVG jederzeit nachkommen kann

**Pflicht nach § 1b Abs. 2 StVG:**  
Fahrzeugführer muss Fahrzeugführung unverzüglich wieder übernehmen, wenn ...

... das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass Voraussetzungen für bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen

# Besondere Haftungshöchstgrenzen

Besondere Höchstbeträge für Haftung des Ersatzpflichtigen, wenn Schaden aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion



## § 12 Abs. 1 Satz 1 StVG



Personenschäden  
**€10 Mio.**



Sachschäden  
**€2 Mio.**

Verdoppelung der üblichen Beträge

# ***Einführung einer Black Box***

- § 63a StVG
- Datenverarbeitung
- Zweck: Fahrzeugführer soll sich nicht pauschal auf Versagen des Systems berufen können
- Aufzeichnungen können aber auch entlastende Wirkung haben



# Verordnungsermächtigungen



## *Verordnungsermächtigungen*

- Ergänzung in § 6 StVG (Ausführungsvorschriften)
- Fragen, die das automatisierte Fahren aufwirft, können in Rechtsverordnungen geregelt werden
- Insbesondere: Einsatz von voll-automatisierten Fahrfunktionen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich in komplexen Verkehrsumgebungen wie Parkflächen

# ***Evaluierung der neuen Regelungen***



## ***Evaluierung der neuen Regelungen***

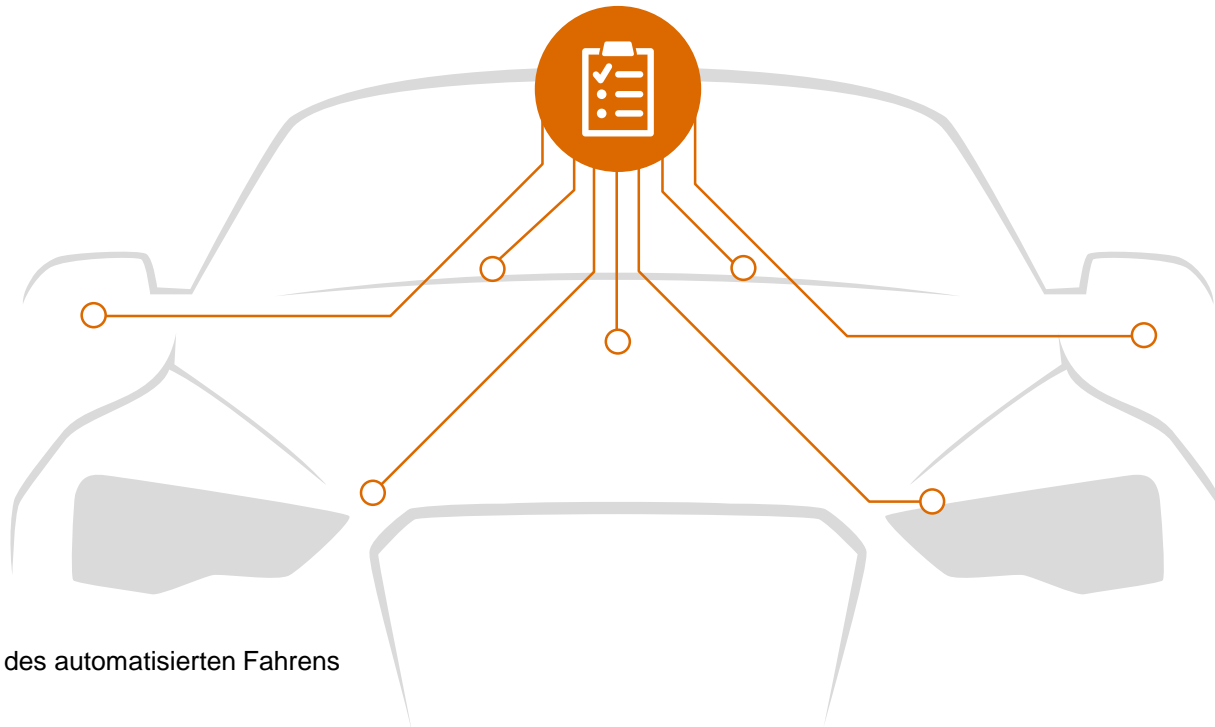
- § 1c Satz 1 StVG
- Verantwortlich: BMVI
- Nach 2019
- Unterrichtung des Deutschen Bundestages



# ***Bewertung der Novelle***

Neuregelungen schaffen prinzipiell Rechtsklarheit für  
Betrieb automatisierter Fahrzeuge der ersten drei Stufen

**Aber:** Umfassende Zulassung von Fahrzeugen der Stufe 3?



# *Weiterer Rechtsetzungsbedarf*

# 3

# ***Änderung des Wiener Übereinkommens***

● Übereinkommen über Straßenverkehr vom 8. November 1968, unterzeichnet in Wien („Wiener Übereinkommen“)

● Vereinbarung beruht auf Vorstellung, dass jedes Fahrzeug einen Fahrzeugführer hat

● Stufe 5: kein Fahrer, nur Passagiere

● Änderung des Wiener Übereinkommens wird vorbereitet

● Regulierungsgrad?



# ***Erneute Anpassung des Straßenverkehrsrechts (1/2)***

***StVG, StVO, StVZO***

## ***Haftung***

Bisheriges Haftungsregime  
passt für Stufen 1 bis 3

Stufen 4 und 5:  
Haftungsregime in Frage gestellt

Ersatzpflicht des Fahrzeugführers ergibt bei  
Stufe 4 kaum und bei Stufe 5 keinen Sinn

Halterhaftung könnte  
weiterhin sinnvoll sein

Jedenfalls adäquates  
Haftungsregime erforderlich



# ***Erneute Anpassung des Straßenverkehrsrechts (2/2)***

## **Dilemmasituationen**

**Fahrzeugführer handelt regelmäßig rechtswidrig, aber entschuldigt, so dass keine Bestrafung**

**Grundgesetzliche Vorgabe:  
keine Abwägung Leben gegen Leben**

**Gesetzgeber wird es daher verwehrt sein, Software zuzulassen, die für solche Situationen Standardlösung vorsieht**

**Möglicher Ausweg: Zulassungsentscheidung bezieht sich nur auf eine Version, die zu den Dilemmasituationen noch der Konfiguration bedarf**

# *Fazit*

# 4

# Fazit

**01** Deutscher Gesetzgeber hat mit Änderungen des StVG weitgehend Rechtssicherheit hinsichtlich der Stufen 1 bis 3 geschaffen

**02** Lediglich Regelungen zu Stufe 3 hätten etwas eindeutiger ausfallen können, da unklar bleibt, in welchem Umfang sich Fahrer vom Verkehrsgeschehen abwenden darf

**03** Zulassung weiterer Stufen automatisierten Fahrens erst möglich bzw. sinnvoll, wenn Wiener Übereinkommen geändert

**04** Erneute Änderungen werden sehr viel umfangreicher sein als die Änderungen von 2017

# Kontakt



***Dr. Matthias v. Kaler***  
Rechtsanwalt, Senior Manager  
PwC Legal Berlin

Tel. +49 30 2636-2471  
Mobil +49 175 2215014  
matthias.kaler@pwc.com



***Dr. Sylvia Wieser***  
Senior Associate  
PwC Strategy& Wien

Tel. +43 1 518229-26  
Mobil +43 664 5152926  
sylvia.wieser@pwc.com

© 2018 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft.  
Alle Rechte vorbehalten. „PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.