

# RECHTSSICHER FAHREN MIT AUTOMATISIERTEN FAHRZEUGEN

**Unaufgeforderte Stellungnahme des Verbraucherzentrale  
Bundesverbandes e.V.**

Zur Öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines X. Gesetzes zur  
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes am 20.03.2017

16. März 2017

## **Impressum**

*Verbraucherzentrale*

*Bundesverband e.V.*

*Team*

*Team Mobilität und Reisen*

*Markgrafenstraße 66*

*10969 Berlin*

*mobilitaet@vzbv*

|                                                                                                       |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>I. ZUSAMMENFASSUNG</b>                                                                             | <b>3</b> |
| <b>II. BEWERTUNG IM EINZELNEN</b>                                                                     | <b>6</b> |
| 1. Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen.....                            | 6        |
| 1.1 Beschränkung des Regelungsbezugs auf hochautomatisierte Fahrfunktionen.....                       | 7        |
| 1.2 Keine Definitionen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen.....                           | 7        |
| 1.3 Keine Definition für „Rechtzeitigkeit“ der Übergabeaufforderung.....                              | 8        |
| 1.4 Keine Definition für „bestimmungsgemäße Verwendung“ .....                                         | 8        |
| 1.5 Technische Maßnahmen zur bestimmungsgemäßen Verwendung vorschreiben....                           | 9        |
| 1.6 Definition Fahrzeugführer .....                                                                   | 10       |
| 1.7 Gesetzliche Verpflichtung der Hersteller.....                                                     | 10       |
| 2. Sorgfaltspflichten für Fahrer.....                                                                 | 10       |
| 2.1 Unbestimmte, auslegungsbedürftige Begriffe.....                                                   | 11       |
| 2.2 Widerspruch zwischen Gesetzentwurf und Ziel von hoch-/vollautomatisierten<br>Fahrfunktionen ..... | 12       |
| 3. Datenschutzregelungen.....                                                                         | 13       |
| 3.1 Datenschutzrechtlich unzureichende Rechtsgrundlage.....                                           | 13       |
| 3.2 Fehlende Aufzählungen der notwendigen Daten .....                                                 | 14       |
| 3.3 Unklare Bezugnahmen auf „internationale Vorschriften“ .....                                       | 14       |
| 3.4 Übermittlung der Daten an Behörden und Dritten .....                                              | 14       |
| 3.5 Umgang mit aufgezeichneten personenbezogenen Daten.....                                           | 15       |
| 3.6 Speicherfrist.....                                                                                | 15       |
| 3.7 Gefahr der Vorratsdatenspeicherung durch uferlosen Datenschreiber.....                            | 16       |
| 3.8 Evaluierungspflicht auch für datenschutzrechtliche Regelungen.....                                | 16       |
| 4. Haftungsregelungen .....                                                                           | 16       |
| 4.1 Innerer Widerspruch im Gesetzentwurf.....                                                         | 17       |
| 4.2 Widerspruch zum Luftverkehrsgesetz.....                                                           | 17       |
| 4.3 Widerspruch zum Produkthaftungsgesetz.....                                                        | 18       |
| 4.4 Gefährdungshaftung des Herstellers im StVG verankern.....                                         | 19       |
| 5. Weiterer rechtlicher Änderungsbedarf .....                                                         | 20       |
| 5.1 Änderungsbedarf des StVG .....                                                                    | 20       |
| 5.2 Änderungsbedarf der StVZO .....                                                                   | 21       |
| 5.3 Datensouveränität auch bei nicht personenbezogenen Daten .....                                    | 22       |
| 5.4 umfassende IT-Sicherheit durch Automobilhersteller .....                                          | 23       |
| 5.5 Offenlegung von Algorithmen .....                                                                 | 23       |
| 5.6 Transparenz für Fahrzeugnutzer.....                                                               | 23       |
| 5.7 Technische Sicherheit Voraussetzung für Zulassung.....                                            | 24       |
| 6. Fazit .....                                                                                        | 24       |

# I. ZUSAMMENFASSUNG

Automatisiertes Fahren verspricht für Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>1</sup> mehr Komfort beim Autofahren und Zeitgewinn für andere Tätigkeiten. Zudem ist eine höhere Verkehrssicherheit ein wichtiger Vorteil automatisierter Fahrzeuge. Allerdings ist ein Großteil der Menschen Autopiloten skeptisch gegenüber eingestellt. So lehnt ein Fünftel der Verbraucher in einer aktuellen Repräsentativbefragung im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (vzbv) automatisierte Fahrfunktionen gänzlich ab.<sup>2</sup>

Große Unsicherheit besteht darüber, was der Fahrer beim automatisierten Fahren darf und was er lassen muss. Schon heute gehen irrtümlicherweise 27 Prozent der Befragten davon aus, dass bei eingeschaltetem Autopilot eine Abwendung vom Verkehrsgeschehen erlaubt sei. Vor dem Hintergrund des vorgelegten Gesetzesentwurfes zum automatisierten Fahren glaubt jeder Zehnte, dass zukünftig der Fahrer das Fahren komplett dem Computer überlassen kann. Jeder Dritte glaubt, dass in Zukunft dem Fahrer alles erlaubt ist, außer Schlafen und den Fahrersitz verlassen und wiederum jeder Zehnte glaubt, dass nur wenige festgelegte Tätigkeiten erlaubt sind, wie E-Mails bearbeiten. Nur 39 Prozent gehen davon aus, dass sie auch in Zukunft das System überwachen müssen. Der vzbv fordert daher, im Gesetzgebungsverfahren klar und eindeutig festzulegen, dass beim hoch- und vollautomatisierten Fahren der Fahrer sich vom Verkehrsgeschehen abwenden und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf. Ohne diese Klarstellung bleibt der Gesetzesentwurf hinter dem Anspruch, Rechtssicherheit zu schaffen, zurück und hat keinen Mehrwert aus Verbrauchersicht.

**Jeder Zehnte glaubt an ein vollautomatisiertes Auto in Zukunft, während zwei Fünftel von der Überwachung durch den Fahrer auch zukünftig ausgehen.**

Grenzen und Möglichkeiten bei eingeschaltetem Autopilot, in %

Gegenwart



Zukunft



Basis: Alle Befragten (n = 1.041) | Angaben in Prozent

Frage: Was glauben Sie, was darf der Fahrer bei eingeschaltetem Autopilot heute bereits tun? | Was glauben Sie, darf der Fahrer bei eingeschaltetem Autopilot zukünftig tun?

Repräsentativbefragung zum Thema automatisiertes Fahren | März 2017 | 9

verbraucherzentrale  
Bundesverband

mindline  
media

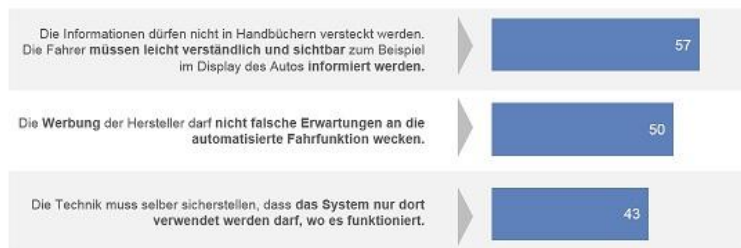
<sup>1</sup> Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

<sup>2</sup> Mindline media: Repräsentativbefragung „Verbrauchererwartung an Rechtssicherheit beim Automatisierten Fahren“ im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv), März 2017

Darüber hinaus muss der Gesetzentwurf im parlamentarischen Verfahren in zentralen Punkten geschärft und ergänzt werden. So muss der Umgang mit Daten datenschutzfreundlich und -sicher geregelt werden. Die Hersteller müssen stärker in die Verantwortung genommen und technische Maßnahmen zur bestimmungsgemäßen Verwendung vorgeschrieben werden. Automatisierte Fahrfunktionen müssen deutlich, leicht verständlich und durchschaubar für den Käufer und für jeden Fahrer beschrieben werden. Dies erwartet auch eine Mehrheit der Befragten. Deshalb muss der Gesetzgeber transparente Informationen verbindlich einfordern.

### Mehrheit wünscht leicht zugängliche und verständliche Informationen.

Informationserfordernisse, in %, Mehrfachnennungen möglich



Basis: Alle Befragten (n = 1.041) | Angaben in Prozent  
Frage: Der Fahrer muss jederzeit über die Automatisierungsfunktion und damit verbundenen Rechte und Pflichten informiert werden. Was sind ihrer Meinung nach die wichtigsten Schritte dahin?

Repräsentativbefragung zum Thema automatisiertes Fahren | März 2017 | 10

Verbraucherzentrale  
Bundesverband

mindline  
RESEARCH

Der vzbv begrüßt,

- ❖ dass der Gesetzgeber Rechtssicherheit für die Autofahrer bei dem Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge schaffen will;
- ❖ dass der Regierungsentwurf nunmehr ausdrücklich vorsieht, dass automatisierte Fahrfunktionen technisch derart ausgestaltet sein müssen, dass sie die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften einhalten können;
- ❖ dass der Fahrer nunmehr keine „technischen oder sonstigen Störungen“ sowie Verstöße des Autopiloten gegen Verkehrsvorschriften erkennen und daraufhin die eigenhändige Steuerung übernehmen muss;
- ❖ dass durch die permanente Aufzeichnung, ob eine automatisierte Fahrfunktion oder der Fahrzeugführer das Kraftfahrzeug gesteuert haben, den Verbrauchern ein Nachweis an die Hand gegeben wird, dass sie gegebenenfalls nicht für einen Unfall verantwortlich sind.

Der vzbv kritisiert, dass der Gesetzentwurf

- ❖ durch sprachliche Ungenauigkeit und versäumte Definitionen zu erheblicher Rechtsunsicherheit für den Verbraucher führen wird;
- ❖ in keinem Satz erwähnt, dass der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf, beziehungsweise klärt, was er im automatisierten Fahrmodus tun darf;
- ❖ den Fahrer nach wie vor mit Überwachungspflichten hinsichtlich der bestimmungsgemäßen Verwendung überfordert, sodass der Sinn und Zweck von hoch- und erst Recht vollautomatisierten Fahrfunktionen konterkariert werden können;
- ❖ auch im Falle des hoch- und vollautomatisierten Fahrens eine verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht durch den Halter festschreibt;
- ❖ den berechtigten Datenschutzinteressen der Fahrzeughalter und Fahrer nicht genügt;
- ❖ durch unbestimmte datenschutzrechtliche Rechtsgrundlagen Gefahr läuft, dass ein uferloser Fahrdatenschreiber mit unzulässiger Vorratsdatenspeicherung entsteht;
- ❖ die Befugnis der Weitergabe der im Fahrzeug gespeicherten Daten an Behörden zu weitgehend fasst und den Grundsatz, dass sich niemand selbst belasten muss, nicht beachtet;
- ❖ keine technischen Anforderungen und regulatorischen Vorschriften an die Hersteller automatisierter Fahrfunktionen formuliert, um Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz gegenüber den Verbrauchern zu gewährleisten.

Der vzbv fordert:

- ❖ Das Gesetz muss ausdrücklich regeln, dass sich der Fahrer von der Fahraufgabe abwenden und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf.
- ❖ Ein Gesetz, das Rechtssicherheit schaffen soll, muss dem Fahrzeugführer erklären, was er während eingeschalteter automatisierter Fahrfunktionen tun darf und lassen muss.
- ❖ Automatisierte Fahrfunktionen müssen deutlich, leicht verständlich und durchschaubar für den Käufer und für jeden Fahrer beschrieben werden.
- ❖ Das Gesetz sollte nur die nächste Stufe der Automatisierung regeln, nämlich die Hochautomatisierung. Die Vollautomatisierung als eine weiter in die Zukunft gerichtete Entwicklungsstufe sollte zu einem späteren Zeitpunkt gesetzlich geregelt werden.
- ❖ Hersteller müssen verpflichtet werden, Autopiloten so zu konstruieren, dass das Auto selbst erkennt, wenn keine bestimmungsgemäße Verwendung mehr vorliegt (zum Beispiel wenn es mit der Autobahnchauffeurfunktion die Autobahn verlässt).
- ❖ Die Schlüsselbegriffe des Gesetzentwurfs (hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion, Rechtzeitigkeit, bestimmungsgemäße Verwendung usw.) bedürfen einer klaren Definition. Qua definitionem muss der Fahrer in der hochautomatisierten Stufe keine dauerhafte und während der vollautomatisierten Stufe keinerlei Überwachung leisten.

- ❖ Wenn der Autopilot aktiv ist, darf der Fahrer nicht im juristischen Sinn als „Fahrzeugführer“ angesehen werden.
- ❖ Im Falle von Unfällen, die durch hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen verursacht werden, soll der Hersteller im Sinne der Gefährdungshaftung haften.
- ❖ Im Rahmen der datenschutzrechtlichen Vorgaben sind technische Anforderungen und regulatorische Vorschriften an die Hersteller automatisierter Fahrfunktionen zu formulieren, um Manipulation und Missbrauch der Daten zu verhindern. So müssen die Hersteller ausdrücklich aufgefordert werden, die datenschutzrechtlichen Grundprinzipien „privacy by design/default“ strikt zu beachten.
- ❖ Die Adressaten der Speicherpflicht (Hersteller, Halter oder Dritte) und Herausgabepflicht müssen ebenso wie die Zwecke der Datenerhebung, -speicherung und -weitergabe im Gesetz explizit genannt werden.
- ❖ Die Datenverarbeitung sollte auf den für automatisierte Fahrfunktionen notwendige Minimaldatensatz beschränkt und die Aufzeichnungen permanent überschrieben werden. Nur im Falle eines Unfallereignisses müssen die Daten der letzten zehn Sekunden vor dem Unfall dauerhaft gespeichert werden.
- ❖ Geprüft werden sollte, inwieweit ein Trust Center, den für die automatisierten Fahrfunktionen notwendigen Minimaldatensatz im Falle eines Unfalls verwalten und eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten übernehmen kann.
- ❖ Zur Gewährleistung eines effektiven Verbraucher- und Datenschutzes muss die Einhaltung der festgelegten Mindeststandards hinsichtlich technischer Sicherheit, Datenschutz und Datensicherheit bereits Voraussetzung für die Verkehrstauglichkeit und damit die Zulassung von Fahrzeugen sein. Die dazu notwendigen Verordnungsermächtigungen sind zwingend gleichzeitig mit den Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes zum Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrzeuge zu erlassen.
- ❖ Vor dem Hintergrund der hohen Sensibilität von persönlichen Fahrdaten muss sich die Evaluierungspflicht auch auf die datenschutzrechtlichen Vorschriften beziehen.

## II. BEWERTUNG IM EINZELNEN

### 1. ANFORDERUNGEN AN KRAFTFAHRZEUGE MIT AUTOMATISIERTEN FAHRFUNKTIONEN

Die in § 1a des Gesetzentwurfs enthaltenen Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen sind unzureichend.

Hoch- und vollautomatisiertes Fahren, bei dem der Mensch zeitweise und in bestimmten Situationen die Fahraufgabe an das System übergeben kann, stellt eine große sicherheitskritische Herausforderung dar.

Aus Verbrauchersicht muss die Mensch-Maschine-Interaktion derart ausgestaltet sein, dass eine Überforderung des Fahrers ausgeschlossen ist. Auf keinen Fall darf der Fah-

rer als Rückfalloption für das automatisierte System in Situationen vorgesehen sein, in denen das System aufgrund von Komplexität versagt.

Der vzbv begrüßt die nunmehr ausdrückliche gesetzliche Vorgabe, dass automatisierte Fahrfunktionen technisch derart ausgestaltet sein müssen, dass sie die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften einhalten können.<sup>3</sup> Folgerichtig sieht der Regierungsentwurf auch nicht mehr vor, dass der Fahrer den Autopiloten ständig überwachen und notfalls eingreifen können muss, wenn dieser straßenverkehrsrechtliche Vorschriften nicht befolgt.<sup>4</sup>

### 1.1 Beschränkung des Regelungsbezugs auf hochautomatisierte Fahrfunktionen

Der Gesetzentwurf formuliert den Anspruch, für die nun anstehende Weiterentwicklung von automatisierten Systemen das Zusammenwirken zwischen Kraftfahrzeug und Fahrer zu regeln. In der Begründung beschreibt der Gesetzentwurf die anstehende Weiterentwicklung, in der das System die Längs- und Querführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situationen übernimmt, als ausgereift. Diese Bezeichnung entspricht der Definition des „Runden Tisches Automatisiertes Fahren“ für die Automatisierungsstufe 3 „Hochautomatisiert“. Der vzbv teilt die Auffassung des Gesetzgebers, dass hochautomatisiertes Fahren in naher Zukunft ausgereift ist. Jedoch ist derzeit nicht erkennbar, wann die Stufe 4 „Vollautomatisierung“ ausgereift sein wird, in der ein System die Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall übernimmt und der Fahrer nur noch zur Übernahme der Fahraufgabe beim Verlassen des Anwendungsfalles aufgefordert wird. Deshalb sollte das Gesetz zunächst nur die anstehende Weiterentwicklung der Automatisierung bei Fahrzeugen regeln, nämlich die Hochautomatisierung. Die Vollautomatisierung sollte als weiter in die Zukunft gerichtete Entwicklungsstufe zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel im Rahmen der Evaluierung, gesetzlich geregelt werden.

### 1.2 Keine Definitionen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen

Ein Gesetz, das Rechtssicherheit schaffen will, muss eindeutige Definitionen liefern. Hierzu reicht es nicht, lediglich in der Gesetzesbegründung auf Entwicklungsstufen hinzuweisen.<sup>5</sup> Das Gesetz selbst muss die Unterschiede deutlich aufzeigen, wann ein Fahrzeugsystem hoch- oder vollautomatisiert ist.

In dem „Bericht zum Forschungsbedarf - Runder Tisch Automatisiertes Fahren - AG Forschung“ gehen die vom Gesetzentwurf in Bezug genommenen Automatisierungsstufen hervor. Danach heißt es bei der Stufe „Hochautomatisiert“: *„Das System übernimmt Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situation. Der Fahrer muss das System dabei nicht dauerhaft überwachen [...] Systemgrenzen werden alle vom System erkannt.“* Die Stufe „Vollautomatisiert“ wird wie folgt definiert: *„Das System übernimmt Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen [...] Systemgren-*

---

<sup>3</sup> vgl. § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG (gemäß Regierungsentwurf)

<sup>4</sup> Anders noch in § 1b Nr. 4 StVG des Referentenentwurfs, der im Regierungsentwurf ersatzlos gestrichen wurde.

<sup>5</sup> vgl. S. 9 des Regierungsentwurfs

*zen werden alle vom System erkannt, das System ist in allen Situationen in der Lage, in den risikominimalen Systemzustand zurückzuführen“*

Trotz dieser deutlichen Unterschiede hält der Gesetzentwurf Abgrenzungen in der Gesetzesbegründung leider ausdrücklich für *„nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig“*.<sup>6</sup>

Die sprachliche Ungenauigkeit und die versäumte Definition von voll- und hochautomatisierten Systemen des Gesetzentwurfs werden zu erheblicher Rechtsunsicherheit für den Verbraucher führen.

### 1.3 Keine Definition für „Rechtzeitigkeit“ der Übergabeaufforderung

§ 1a Absatz 1 Nr. 4 nennt als Voraussetzung für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen, dass das System dem Fahrzeugführer „rechtzeitig“ anzeigt, wenn er die Führung des Fahrzeugs übernehmen muss.

Eine Definition, ab wann eine Übernahmeaufforderung rechtzeitig erfolgt, mag im Einzelfall schwierig zu beurteilen sein. Gleichwohl sollte wenigstens der Begründung eines Gesetzes, dessen eigener Anspruch die Schaffung von Rechtsklarheit ist, zu entnehmen sein, in welchem Zeitrahmen der Gesetzgeber noch von Rechtzeitigkeit ausgeht. Um maximale Rechtssicherheit sowohl für Hersteller als auch für Verbraucher zu schaffen, wäre eine ausdrückliche Regelung im Gesetzestext begrüßenswert, die ein Zeitminimum festlegt, zum Beispiel:

*„Eine Übergabeaufforderung gilt jedenfalls dann als rechtzeitig, wenn sie 40 Sekunden vor dem Übernahmeerfordernis erfolgt. Im Einzelfall kann die Übergabeaufforderung auch schon bei einer kürzeren Übergabefrist rechtzeitig sein.“*

Die vorgenannte Formulierung schafft Rechtssicherheit, indem ein konkreter Zeitrahmen vorgegeben wird, auf den sich die Hersteller berufen können. Eine Vorlaufzeit von 40 Sekunden erscheint angemessen, damit sich der Fahrer wieder umfassend in das Fahrgeschehen und -umfeld einarbeiten kann. Der letzte Satz stellt klar, dass es auch Einzelfälle gibt, in der eine kürzere Übergabefrist angemessen ist (z.B. im Parkhaus).

Der Gesetzgeber sollte darüber hinaus auch die Übergangsszenarien, also wann es einem Autopiloten erlaubt ist, zu seiner Entlastung an den Fahrer abzugeben, genau regeln. Dies kann zum Beispiel das Verlassen des Anwendungsbereiches (Autobahn) sein. Hier muss der Gesetzgeber klare Regelungen schaffen, mit wieviel Vorlauf eine Übergabeaufforderung erfolgen muss. Das Verlassen der bestimmungsgemäßen Verwendung darf auf keinen Fall völlig überraschend kommen. Diese Einschätzung und Festlegung darf jedenfalls nicht einseitig den Herstellern überlassen bleiben.

### 1.4 Keine Definition für „bestimmungsgemäße Verwendung“

Die Formulierung in § 1a Abs. 2 des Gesetzentwurfs ist unverständlich: *„Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig,*

---

<sup>6</sup> vgl. S. 17 des Regierungsentwurfs

wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.“ Als Annex zu § 1 StVG, der die Zulassung von Kraftfahrzeugen regelt, könnte an dieser Stelle der Eindruck entstehen, dass ein Fahrzeug seine Zulassung verliert, wenn eine automatisierte Fahrfunktion nicht bestimmungsgemäß verwendet wurde (also beispielsweise die Verwendung eines ausschließlich für Autobahnen konzipierten Systems auch auf der Landstraße). Diese Umstände können die Zulassungsbehörden schlicht nicht berücksichtigen.

Zwar konkretisiert die Gesetzesbegründung diese missverständliche Formulierung dahingehend, dass nicht der Betrieb des Fahrzeugs an sich, sondern nur der Betrieb mittels dieser einen automatisierten Fahrfunktion außerhalb der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ unzulässig ist. Allerdings wird nicht definiert, wann der Betrieb einer automatisierten Fahrfunktion bestimmungsgemäß ist.

Der Gesetzgeber sollte aus Gründen der Rechtssicherheit definieren, wann eine bestimmungsgemäße Verwendung von automatisierten Fahrfunktionen vorliegt. Es sollte ebenfalls geregelt werden, dass zwischen Anspruch und Wirklichkeit automatisierter Fahrfunktionen keine Lücke entsteht. Wenn der Hersteller dem Fahrzeugführer Entlastung verspricht, dann darf der Fahrzeugführer nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden, weil in den kleingedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Werbeaussage wieder relativiert wird.

Dies ist ausdrücklich auch nicht im Sinne des Gesetzentwurfs, denn dort wird ganz am Ende<sup>7</sup> auf die „nicht immer für den Verbraucher durchschaubare Bewerbung derartiger Produkte“ hingewiesen.

### 1.5 Technische Maßnahmen zur bestimmungsgemäßen Verwendung vorschreiben

Da der Autopilot nach den hier maßgeblichen Fahrzeugautomatisierungsstufen<sup>8</sup> sowohl im hoch- als auch im vollautomatisierten Modus seine Systemgrenzen selbst erkennen muss, erstaunt es, dass der Regierungsentwurf die Hersteller nicht ausdrücklich in die Pflicht nimmt, technisch sichere und sich selbst überwachende Fahrsysteme zu produzieren.

Die Hersteller müssen verpflichtet werden, hoch- und vollautomatisierte Fahrsysteme so zu konstruieren, dass das Fahrzeug selbst erkennt, wenn keine bestimmungsgemäße Verwendung mehr vorliegt (zum Beispiel wenn es mit der Autobahnchauffeurfunktion die Autobahn verlässt).

Entsprechend der hier maßgeblichen Fahrzeugautomatisierungsstufen muss der Autopilot jedenfalls im vollautomatisierten Fahrmodus im Zweifel selbst in den „risikominimalen Fahrzeugzustand“ wechseln können (also selbstständig abbremsen und rechts ranfahren).

---

<sup>7</sup> vgl. S. 22 des Regierungsentwurfs

<sup>8</sup> vgl. Ausführungen oben zu Ziff. II. 1.2

## 1.6 Definition Fahrzeugführer

Der Gesetzentwurf bezeichnet den Fahrer mit § 1a Absatz 3 selbst in dem Fall als „Fahrzeugführer“, wenn der Autopilot eingeschaltet ist und die automatisierte Fahrfunktion für die Fahrzeugführung und Einhaltung der Straßenverkehrsregelungen (vgl. § 1a Absatz 2 Nr. 2) verantwortlich ist. Da der Fahrzeugführer nach § 18 Absatz 1 StVG zum Schadensersatz verpflichtet ist, wenn er schuldhaft einen Unfall verursacht, ist nicht auszuschließen, dass der Fahrer in Zukunft auch für Schäden haften muss, die tatsächlich vom fehlerhaft funktionierenden Autopiloten verursacht wurden. Ausgangspunkt wäre dann die vorwerfbare Aktivierung der automatisierten Fahrfunktion. So muss die Regelung des § 1a Absatz 3 jedenfalls gelesen werden, da sie ansonsten überflüssig wäre. Warum sollte man sonst den nicht steuernden Fahrer qua Gesetz dennoch die Verantwortung des Fahrzeugführers überbürden? In der Gesetzesbegründung heißt es dazu lediglich, dass diese Regelung nur der Klarstellung dahingehend diene, dass bei automatisierten Fahrsystemen im Gegensatz zu völlig autonom fahrenden Systemen auf einen „Fahrzeugführer“ nicht ganz verzichtet werden könne.

Das ist nicht korrekt, zumindest sprachlich ungenau. Worauf nicht verzichtet werden kann, ist ganz allgemein ein Mensch als eingreifenden Fahrer, der im Autopiloten-Modus jedoch nicht als „Fahrzeugführer“ im juristischen Sinne gelten darf, da er dann nämlich gerade nicht für die Fahrt verantwortlich ist. Der Mensch darf im juristischen Sinne erst wieder als Fahrzeugführer gelten, wenn er wieder die Lenkung des Kfz übernommen hat.

Mit fortschreitender Automatisierung sollte daher der Hersteller vielmehr als Fahrer des Kraftfahrzeugs definiert werden – ähnlich wie der Fahrzeuglehrer, der gemäß § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG bei Fahrschulfahrten als Fahrer des Kraftfahrzeugs gilt.<sup>9</sup>

## 1.7 Gesetzliche Verpflichtung der Hersteller

Darüber hinaus müssen die Automobilhersteller durch entsprechende gesetzliche Vorgaben stärker in die Pflicht genommen werden, technisch sichere automatisierte Fahrfunktionen in den Verkehr zu bringen.

So sollte § 3 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie folgt geändert werden:

*„Wer ein Fahrzeug führt, **das kann auch eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion sein**, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird.“*  
Insoweit würde gleichzeitig klargestellt werden, dass dem Fahrzeugführer eine voll- und hochautomatisierte Fahrfunktion gleichgestellt werden.

## 2. SORGFALTSPFLICHTEN FÜR FAHRER

Die in § 1b des Regierungsentwurfs gegenüber dem Referentenentwurf immer noch enthaltenen Pflichten des Fahrers enthalten nach wie vor viel zu unbestimmte und auslegungsbedürftige Begriffe. Es wird nicht deutlich, was dem Fahrer während einer automatisierten Fahrt überhaupt erlaubt und verboten ist. Insoweit wird der Sinn und

---

<sup>9</sup> vgl. Schrader: Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, 3537, 3542

Zweck von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen, nämlich die Entlastung des Fahrers durch sichere Technik, konterkariert.

Der vzbv begrüßt, dass der Fahrer mit dem Regierungsentwurf keine „technischen oder sonstigen Störungen“ des Autopiloten mehr erkennen und daraufhin die eigenhändige Steuerung übernehmen muss.<sup>10</sup>

In diesem Zusammenhang weist der vzbv nochmals darauf hin, dass es geradezu unerlässlich ist, sorgfältig zwischen den Automatisierungsgraden zu unterscheiden (vgl. Ausführungen zu Ziff. II. 1.2), da hochautomatisierte Fahrsysteme vom Fahrer durchaus etwas mehr Aufmerksamkeitspflichten abverlangen, als vollautomatisierte Fahrsysteme.

## 2.1 Unbestimmte, auslegungsbedürftige Begriffe

Die Regelungen des § 1b des Gesetzentwurfs sind unzureichend, weil die Begriffe „unverzüglich“, „auffordert“, „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss“ und „bestimmungsgemäße Verwendung“ zu ungenau sind. Die Gesetzesbegründung hilft diesbezüglich leider nicht weiter, da die Begriffe dort nur wiederholt oder andere, auslegungsbedürftige Begriffe benutzt werden. Die Verbraucher werden mit diesen konturlosen Vorschriften allein gelassen und benachteiligt. Wie soll der Fahrer wissen und erkennen, wann eine „bestimmungsgemäße Verwendung“ der Fahrsysteme nicht mehr vorliegt? Woher soll der Fahrzeugführer wissen, ob er die „bestimmungsgemäße Verwendung“ besser einschätzen kann als die automatisierte Fahrfunktion? Mit diesen Fragen darf der Gesetzgeber die Autofahrer nicht allein stehen lassen.

Ein Gesetz, dessen erklärtes Ziel es ist, Rechtssicherheit zu schaffen, muss dem Fahrzeugführer erklären, was er tun darf und lassen muss, während automatisierte Fahrfunktionen das Fahren übernehmen.

- ❖ Je nach Automatisierungsgrad muss wenigstens beispielhaft (spätestens in der Gesetzesbegründung) aufgezählt werden, welche fahrfremden Tätigkeiten erlaubt sind (beispielsweise E-Mails bearbeiten, Filme anschauen) und welche nicht (beispielsweise Fahrersitz verlassen, Schlafen).
- ❖ Wenn es dem Fahrzeugführer erlaubt ist, fahrfremden Tätigkeiten nachzugehen, dann muss es ihm auch erlaubt sein, eigene Geräte zu benutzen (Smartphone, Tablet etc.) anstatt nur die Bordinstrumente.
- ❖ Es braucht eine klare gesetzliche Regelung, ob und inwieweit automatisierte Fahrfunktionen den Fahrer von Aufmerksamkeitspflichten entbinden (Verschuldensmaßstab je nach Automatisierungsgrad, z.B. Verweis auf ergänzungsfähige Liste über Grad der Entlastung des Fahrers).
- ❖ Die vorgenannten gesetzlichen Regelungen müssen Geltungscharakter für sämtliche einschlägige andere Gesetznormen haben (z.B. § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), § 18 StVG und strafrechtliche Normen (z.B. fahrlässige Körperverletzung, Körperverletzung mit Todesfolge, Totschlag, jeweils auch durch Unterlassen).

<sup>10</sup> Anders noch in § 1b Nr. 2 StVG des Referentenentwurfs, der im Regierungsentwurf ersatzlos gestrichen wurde.

- ❖ Der Gesetzgeber muss den Mindeststandard vorgeben, wie eine Übernahmeaufforderung des Systems auszusehen hat (nicht nur einzelne, sondern sich stufenweise steigernde optische, akustische **und** haptische Warnungen) und wann sie rechtzeitig erfolgt. Die Übernahmeaufforderung muss für Fahrer aller Altersklassen erkennbar sein.

## 2.2 Widerspruch zwischen Gesetzentwurf und Ziel von hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen

Es ist erklärtes Ziel der Automobilindustrie, mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen ihren Kunden lästige, eintönige Arbeit abzunehmen, damit diese sich anderen Tätigkeiten zuwenden können. Es verwundert daher, dass in keinem Satz erwähnt wird, dass der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf. Der Gesetzentwurf behandelt hochentwickelte Automatisierungssysteme, scheint demgegenüber aber eher teilautomatisierte Fahrfunktionen im Blick zu haben, bei denen der Fahrer das System immer noch dauerhaft überwachen muss.<sup>11</sup> Der Regierungsentwurf hat sich immerhin deutlich gegenüber dem Referententwurf verbessert, indem der Fahrer keine „technischen oder sonstigen Störungen“ sowie Verstöße des Autopiloten gegen Verkehrsvorschriften erkennen und daraufhin die eigenhändige Steuerung übernehmen muss.

Gleichwohl muss der Fahrer nach wie vor darauf achten, ob der Autopilot noch im Rahmen der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ fährt (vgl. auch Ausführungen oben zu Ziff. II. 1.3). Der Nutzen für den Fahrer und damit auch für den Einsatz hoch- und vollautomatisierter Systeme wird somit deutlich verringert. Der Ablenkungseffekt durch die notwendige Überwachung stellt für den Fahrzeugführer ein gefährliches Zusatzrisiko zum normalen Fahren dar.

Denn andauernd darauf achten zu müssen, ob beim Fahren noch eine „bestimmungsgemäße Verwendung“ vorliegt, bedeutet letztlich, dass sich der Fahrer nicht wirklich auf andere, fahrfremde Tätigkeiten konzentrieren kann. Der Fahrer bleibt im Zweifel in der Haftung.

Zudem wird weder aus der Regelung noch aus der Gesetzesbegründung deutlich, wann ein Fahrer erkennen können muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung des Autopiloten nicht mehr vorliegen. Der vzbv empfiehlt, dass der Gesetzgeber wenigstens in der Gesetzesbegründung Regelbeispiele nennt.

Laut den vom Gesetzentwurf in Bezug genommenen Automatisierungsstufen des Runden Tisches Automatisiertes Fahren muss der Fahrzeugführer in der **vollautomatisierten** Stufe das System eigentlich **gar nicht mehr überwachen**.<sup>12</sup> Wenn der Fahrzeugführer auf eine Übernahmeaufforderung des Systems nicht oder zu spät reagiert, führt das System in den risikominimalen Systemzustand zurück, kommt also das Auto beispielsweise selbstständig auf dem Seitenstreifen zum Stehen.

<sup>11</sup> vgl. „Benennung und Klassifizierung der kontinuierlichen Fahrzeugautomatisierung“ Bericht zum Forschungsbedarf - Runder Tisch Automatisiertes Fahren - AG Forschung

<sup>12</sup> ebenda

Konsequenterweise darf der Gesetzgeber dem Fahrzeugführer während der **vollautomatisierten** Stufe keinerlei Überwachungspflichten auferlegen. Indem der Gesetzentwurf dem Fahrzeugführer dennoch – undifferenziert nach hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen – eine Überwachungspflicht auferlegt, liegt ein unauflösbarer Widerspruch vor. Auch aus diesem Grund empfiehlt der vzbv, sich mit dem Gesetzentwurf zunächst nur auf hochautomatisierte Fahrsysteme zu beschränken.

### 3. DATENSCHUTZREGELUNGEN

Der vzbv begrüßt, dass durch die Aufzeichnung, ob automatisierte Fahrfunktionen oder der Fahrzeugführer das Kraftfahrzeug gesteuert haben und ob technische Störungen vorlagen, den Verbrauchern ein Nachweis an die Hand gegeben wird, dass sie gegebenenfalls nicht für einen Unfall verantwortlich sind.

Die Datenschutzregelungen im Gesetzentwurf genügen nicht den berechtigten Datenschutzinteressen der Fahrzeughalter und -fahrer. Ein im Auftrag des vzbv erstelltes Rechtsgutachten<sup>13</sup> der Kanzlei des Bundesministers a.D. Gerhart Baum zur „Kontrolle bei vernetzten und automatisierten Pkw“ hat ergeben, dass effektiver Datenschutz nur gewährleistet werden kann, wenn gesetzliche Mindeststandards bei der Zulassung hochautomatisierter Kraftfahrzeuge eingehalten werden. Die vorgenannten Mindeststandards werden vom Gesetzentwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Im Einzelnen:

#### 3.1 Datenschutzrechtlich unzureichende Rechtsgrundlage

Der vzbv kritisiert, dass der geplante § 63a StVG in datenschutzrechtlicher Hinsicht grundsätzlich völlig unzureichend ist. So werden die Daten, die erhoben, gespeichert und sogar weitergegeben werden sollen, nicht konkretisiert. Die Adressaten der Speicherpflicht (Hersteller, Halter oder Dritte) und Herausgabepflicht werden nicht genannt. Die Zwecke der Datenerhebung, -speicherung und -weitergabe werden ebenfalls nicht genannt. Berücksichtigt werden auch keine Sonderfälle, bei denen datenschutzrechtliche Aspekte besonders wichtig sind, wie zum Beispiel bei Mietfahrzeugen oder bei Veräußerung des Fahrzeugs.

Ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit den Adressaten der Speicherpflicht ist, wo die erhobenen Daten letztlich gespeichert werden sollen – im Fahrzeug oder beim Hersteller in einem so genannten Backend. Nach Ansicht des vzbv muss zwingend die Speicherung im Fahrzeug erfolgen. Der Gesetzgeber muss durch geeignete Regelungen sicherstellen, dass und wie eine Manipulation durch den Halter oder den Hersteller ausgeschlossen werden kann.

Vor dem Hintergrund der ab Mai 2018 europaweit geltenden Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), die grundsätzlich weder ein „Weniger“ noch ein „Mehr“ an nationalen Datenschutz zulässt, sind solche datenschutzrechtlichen Spezialregelungen in erster Linie auf EU-Ebene zu erlassen. Ein nationaler Alleingang der Bundesrepublik Deutschland scheint daher weder angezeigt noch rechtssicher zu sein.

---

<sup>13</sup> Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw“ im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (vzbv), Dezember 2016

### 3.2 Fehlende Aufzählungen der notwendigen Daten

Der Gesetzgeber muss festlegen, welche Daten zum hoch- und vollautomatisierten Fahren gespeichert und verarbeitet werden sollen. Die Datenverarbeitung sollte auf einen für automatisierte Fahrfunktionen notwendigen Minimaldatensatz beschränkt werden. Für den eindeutigen Nachweis, ob der Fahrer oder das System die Steuerung innehatte, reichen GPS-Datum und -Zeit sowie die Information, ob die Fahrfunktion ein- oder ausgeschaltet war. Darüber hinaus sollte festgehalten werden, ob und wann es eine Übergabeaufforderung gegeben hat. Eine Änderung des Verarbeitungszwecks (Verwendung der Daten für andere Dienstleistungen oder Anwendungen der Hersteller, Versicherer oder anderer Dienstleistungsanbieter) darf nur unter Beachtung der entsprechenden Vorschriften der DSGVO erfolgen.

### 3.3 Unklare Bezugnahmen auf „internationale Vorschriften“

So sieht § 63a des Gesetzentwurfs vor, dass *„entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils“* aufgezeichnet werden soll, ob ein Kraftfahrzeug *„durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird.“* Es ist nicht ersichtlich, welche internationalen Vorgaben gemeint sind. Anders als in § 1a Absatz 4 Nr. 2 des Gesetzentwurfs müssen diese in Bezug genommenen internationalen Vorschriften noch nicht einmal in Deutschland anzuwenden sein. Sollen damit ausschließlich die Regelungen der UN-ECE gemeint sein oder sollen noch andere Regelungen, etwa auch derzeit noch unbekannte, zukünftige Vorschriften gelten? Damit § 63a des Gesetzentwurfs überhaupt rechtswirksam bestehen bleiben kann, muss der Gesetzestext die in Bezug genommenen Vorschriften detailliert benennen. Eine Konkretisierung allein in der Gesetzesbegründung schafft nicht die Rechtssicherheit, die man mit diesem Gesetzentwurf schaffen will.

### 3.4 Übermittlung der Daten an Behörden und Dritten

Die Weitergabe der im Fahrzeug gespeicherten Daten, ob das Fahrzeug durch Fahrer oder die automatisierte Fahrfunktion gesteuert wird, an Behörden (und gegebenenfalls Unfallbeteiligten) darf nur unter Beachtung des strafrechtlichen Grundsatzes, dass sich niemand selbst belasten muss („nemo-tenetur“) erfolgen. Die Regelung in § 63a Absatz 2 des Gesetzentwurfs ist daher zu weitgehend, wenn Behörden die Befugnis eingeräumt wird, die Herausgabe der Daten zu verlangen sowie diese zu verarbeiten.

Zur Unfallaufklärung für Verkehrsunfälle sollte die Einrichtung eines Trust Centers geprüft werden, das den für die automatisierten Fahrfunktionen notwendigen Minimaldatensatz als Datentreuhänder im Falle eines Unfallereignisses speichert und eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernimmt. Auf diese Weise würde auch ein ansonsten unvermeidbarer Interessenkonflikt dergestalt verhindert, dass derjenige, bei dem die Daten gespeichert sind, die berechtigte Herausgabe faktisch verhindern oder zumindest hinauszögern könnte.

### 3.5 Umgang mit aufgezeichneten personenbezogenen Daten

Alle Daten, die mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) oder dem Kfz-Kennzeichen verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogen und damit datenschutzrechtlich relevant anzusehen.<sup>14</sup> Das Gesetz darf eine Verfügungsberechtigung über die personenbezogenen Fahrzeugdaten außer dem Betroffenen selbst an Dritte grundsätzlich nur in Ausnahmefällen einräumen:

- ❖ Behörden (und gegebenenfalls Unfallbeteiligten) nur unter Beachtung des strafrechtlichen Grundsatzes, dass sich niemand selbst belasten muss („nemo-tenetur“). Die Regelung in § 63a Absatz 2 des Gesetzentwurfs ist daher zu weitgehend (siehe Ziff. II. 3.2).
- ❖ Dritten aufgrund einer informierten, freiwilligen und widerrufbaren Einwilligung des Betroffenen. Die Regelung in § 63a Absatz 3 des Gesetzentwurfs, wonach Dritte unter bestimmten Voraussetzungen einen Herausgabeanspruch haben sollen, ist weder mit dem geltenden Datenschutzrecht noch mit der 2018 in Kraft tretenden EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) vereinbar.
- ❖ Herstellern, Werkstätten, Verkehrsinfrastrukturbetreibern in Bezug auf Daten, die für die Sicherheit und die Funktionalität des Verkehrs notwendig sind, wenn diese Daten sicher anonymisiert werden.

Ein **Trust Center** (siehe Ziff. II. 3.4) könnte gegebenenfalls in diesen Fällen zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten vermitteln.

Die Hersteller sind darüber in der Pflicht, den Grundsatz des „eingebauten Datenschutzes“ („privacy by design“) der bald in Kraft tretenden DSGVO strikt zu beachten. Im Ergebnis müssen Fahrzeughersteller angehalten werden, schon bei der Entwicklung entsprechend technische Vorrichtungen zur Sicherheit des Datenschutzes in die bord-eigenen Systeme einzubauen. Ebenso muss sich nach dem datenschutzrechtlichen Grundsatz „privacy by default“, also dem voreingestellten Datenschutz, nicht nur bei Fahrzeugauslieferung, sondern wegen des potentiellen Fahrerwechsels bei jedem Neustart des Motors die Datengenerierung auf die datensparsamste Variante einstellen beziehungsweise zurückstellen.

### 3.6 Speicherfrist

Der Zeitraum der Speicherung in § 63a Absatz 4 des Gesetzentwurfs („*spätestens nach drei Jahren zu löschen*“) ist zu lang und ungenau („spätestens“). Beim „Fahrten-schreiber“, der nur aufzeichnet, ob das Fahrzeug manuell oder mittels automatisierter Fahrfunktion gefahren ist, muss sichergestellt werden, dass die Daten permanent überschrieben werden und nur im Falle eines genau definierten Unfallereignisses die Daten der letzten 10 Sekunden gespeichert und bei Bedarf an ein Trust Center weitergeleitet werden, das die Daten verwaltet und eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernehmen könnte. Dieser so gespeicherte „10-

---

<sup>14</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 7 f.

Sekunden-Minimaldatensatz“ sollte dann spätestens nach drei Jahren gelöscht werden dürfen.

### 3.7 Gefahr der Vorratsdatenspeicherung durch uferlosen Datenschreiber

Der vzbv kritisiert, dass durch die datenschutzrechtlich völlig unzureichende Rechtsgrundlage des geplanten § 63a StVG die Gefahr eines uferlosen Datenschreibers geschaffen wird.

Die damit einhergehende Gefahr einer Vorratsdatenspeicherung widerspricht sowohl dem deutschen als auch dem europäischen Datenschutzrecht.

### 3.8 Evaluierungspflicht auch für datenschutzrechtliche Regelungen

Vor dem Hintergrund der hohen Sensibilität von persönlichen Fahrdaten muss sich die in § 1c StVG geplante Evaluierungspflicht auch auf die datenschutzrechtlichen Vorschriften beziehen.

## 4. HAFTUNGSREGELUNGEN

Nach dem Gesetzentwurf soll es im Falle des Fahrens mit Autopilot ausdrücklich bei einer verschuldensunabhängigen Schadensersatzpflicht durch den Halter bleiben (Gefährdungshaftung). Wegen der gleichzeitigen Änderung des § 12 Absatz 1 StVG wird die **verschuldensunabhängige Haftung** des **Halters** nunmehr auf den Höchstbetrag in Höhe von 10 Millionen Euro (Personenschaden) beziehungsweise 2 Millionen Euro (Sachschaden) jeweils verdoppelt.

Der Gesetzentwurf bedeutet im Ergebnis eine unnötige Mehrbelastung des Verbrauchers bzw. Halters (höhere Haftpflichtbeiträge, erster und direkter Anspruchsgegner für Verkehrsoffer), selbst für den Fall, dass am Ende der Hersteller wegen Systemfehler haften muss.

Demgegenüber herrscht in der juristischen Literatur **Einigkeit** darüber, dass es bei zunehmender Automatisierung eine **Verschiebung weg von der Halterhaftung hin zur Herstellerhaftung** geben wird<sup>15</sup>. Dieser wichtigen Erkenntnis kann und darf sich der Gesetzgeber nicht verschließen. Ganz im Gegenteil: der Gesetzgeber muss zukünftige Rechtsfragen antizipieren und sicherstellen, dass es durch klare Regelungen zur Herstellerhaftung so wenig Verkehrsoffer wie möglich geben wird.

Das Festhalten und die Ausweitung allein der Halterhaftung sind im Hinblick auf einen effektiven Opferschutz unzureichend. Der **Autohersteller** muss (auch im Straßenverkehrsrecht) **deutlich stärker in den Fokus der Gefährdungshaftung** rücken. Weil der Hersteller verantwortlich für das einwandfreie Funktionieren automatisierter Assistenzsysteme ist, muss er auch in erster Linie die Haftung für sein eigenes System über-

---

<sup>15</sup> vgl. Jänich/Schrader/Reck: Rechtsprobleme des autonomen Fahrens (NZV 2015, 313, 318) m.w.N.

nehmen. Denn die deliktsrechtliche Produzentenhaftung gründet auf dem Prinzip, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle eröffnet oder beherrscht, für diese verantwortlich ist.

Der Gesetzentwurf weist in mehrfacher Hinsicht Widersprüche auf. Im Einzelnen:

#### 4.1 Innerer Widerspruch im Gesetzentwurf

Im Falle der Halterhaftung weist der Gesetzentwurf einen die Verbraucher schwerwiegend belastenden Widerspruch auf: Auf der einen Seite wird grundsätzlich davon ausgegangen, es käme künftig wegen des Einsatzes von automatisierten Systemen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig wird aber auf der anderen Seite der Höchstbetrag für die Halterhaftung auf zehn Millionen Euro beziehungsweise zwei Millionen Euro verdoppelt.

Wenn der Gesetzgeber die für den Fahrzeughalter bisher geltenden Haftungshöchstbeträge (Fünf Millionen Euro bei Personenschaden; eine Millionen Euro bei Sachschaden) beseitigen will, geht er aber im Gegenteil davon aus, dass von „hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen“ eine höhere Gefahr als von Menschenhand betriebenen Fahrzeugen ausgeht. Warum sollten aber automatisierte Systeme ein anderes, höheres Schadensbild erzeugen als bisher, erst recht, wenn man davon ausgeht, dass der Einsatz von automatisierten Systemen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt?

#### 4.2 Widerspruch zum Luftverkehrsgesetz

Ein Blick in das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) offenbart, dass es hinsichtlich der Halterhaftung die gleiche Struktur wie das Straßenverkehrsgesetz (StVG) aufweist.

So sind in § 37 LuftVG Haftungshöchstbeträge für Flugzeughalter vorgesehen (vom kleinen Sportflugzeugeigentümer bis hin zu Eigentümern großer Passagierflugzeuge). Dies deshalb, weil auch dem Flugzeughalter eine sehr weitgehende – weil verschuldensunabhängige – Haftung aufgebürdet wird (vgl. § 33 Abs. 1 LuftVG, Parallele für den Fahrzeughalter: § 7 Abs. 1 StVG). Die Haftung des Flugzeughalters geht sogar noch weiter als die des Fahrzeughalters. Denn der Flugzeughalter haftet sogar in Fällen höherer Gewalt, der Fahrzeughalter hingegen ausdrücklich nicht (vgl. § 7 Abs. 2 StVG).

Höhere (geschweige denn sogar doppelte) Maximalbeträge für etwaige „hoch- oder vollautomatisierte Flugfunktionen“ sieht das Luftverkehrsgesetz jedoch gerade nicht vor. Gerade im Bereich der Luftfahrt sind automatisierte Systeme (Stichwort „Autopilot“ oder besser: Auto Flight Systeme - AFS) schon seit Jahrzehnten Normalität. Offensichtlich geht der Gesetzgeber davon aus, dass durch den Einsatz von AFS **keine erhöhte Gefahr** und damit keine Notwendigkeit einer höheren Haftungsgrenze bestehen.

Ausführungen dazu, warum das im Falle der Fahrzeughalterhaftung anders sein soll, also warum für automatisierte Systeme nicht der Regelfall gelten soll, lässt die Gesetzesbegründung selbst im Ansatz vermissen.

Warum gleiche Sachverhalte rechtlich anders behandelt werden sollen, ist für den vzbv nicht nachvollziehbar.

### 4.3 Widerspruch zum Produkthaftungsgesetz

In Bezug auf das Produkthaftungsgesetz ergeben sich deutliche Widersprüche:

- ❖ Nach § 1 Abs. 2 ProdHaftG ist die Gefährdungshaftung des Herstellers für ein Produkt ausgeschlossen, wenn eine der dort genannten fünf Voraussetzungen vorliegt. Das Straßenverkehrsgesetz sieht demgegenüber keine Ausnahmen vor. Entfällt die Gefährdungshaftung des Herstellers aus Produkthaftung, weil eine der fünf Voraussetzungen vorliegt, **haftet allein der Fahrzeughalter** nach § 7 Abs. 1 StVG.

Der Fahrzeughalter hat jedoch keinerlei Einfluss auf die zunehmend automatisierten Systeme. In Bezug auf ein nicht situationsadäquat funktionierendes, automatisiertes Fahr- oder Assistenzsystem ist der Hersteller dieses Systems viel näher am Produktmangel als der Halter.

Besonders deutlich wird der Widerspruch an § 1 Abs. 2 Ziff. 5 ProdHaftG, wonach der Hersteller nicht haftet, wenn der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik in dem Zeitpunkt, in dem der Hersteller das Produkt in den Verkehr brachte, nicht erkannt werden konnte. Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Fahrzeughalter, nicht aber der Autohersteller für Unfälle haften muss, die von fehlerhaften Assistenzsystemen verursacht werden, auch wenn sie auf dem maßgeblichen „Stand der Technik“ sind. Nicht der Halter, sondern der Hersteller hat Einfluss auf die mangelfreie Beschaffenheit von automatisiert ablaufenden Assistenzsystemen.

- ❖ Nach § 10 Abs. 1 ProdHaftG beschränkt sich ein Anspruch auf Ersatz von Personenschaden, der durch ein Produkt verursacht wurde, auf einen Höchstbetrag in Höhe von 85 Millionen Euro.

Nach § 12 Absatz 1 beschränkt sich ein Anspruch auf Ersatz von Personenschaden, der durch ein hoch- oder vollautomatisiertes Kraftfahrzeug verursacht wurde, auf einen Höchstbetrag in Höhe von lediglich zehn Millionen Euro.

Der Gesetzentwurf lässt eine klare Regelung vermissen, ob Verkehrsoffer sich nur am Halter oder auch am Hersteller schadlos halten können. Der Gesetzentwurf geht zumindest davon aus, dass sich Verkehrsoffer zunächst an den Halter wenden sollen, dessen Haftpflichtversicherung sodann gegebenenfalls gegenüber dem Hersteller beziehungsweise dessen Versicherung Regress nehmen kann. Kann sich aber das Verkehrsoffer nur an den Halter wenden, bleibt es bei der Höchstgrenze von zehn Millionen Euro für Personenschäden, da ein höherer Betrag jedenfalls nicht vom Halter verlangt werden kann. Die im ProdHaftG verankerte Höchstgrenze in Höhe von 85 Millionen Euro bleibt dem Verkehrsoffer dann verwehrt.

Dass potenziellen Verkehrsoffern der Weg zu einer höheren Entschädigung nach dem ProdHaftG rechtlich oder faktisch verwehrt wird, ist für den vzbv nicht hinnehmbar. Wenn der Gesetzentwurf in rechtlicher Hinsicht davon ausgeht, dass das Verkehrsoffer sehr wohl auch Ansprüche nach dem Produkthaftungsgesetz geltend machen kann, muss der Gesetzgeber darauf ausdrücklich im StVG hinweisen. Die lapidare Begründung, die Haftpflichtversicherungen würden das schon unter sich regeln, ist bei weitem nicht ausreichend, um die erwünschte Rechtssicherheit sowohl auf Seiten der Verbraucher als auch auf Seiten der Automobilindustrie zu schaffen.

Da die Autohersteller im zunehmenden Maße mit den von ihnen entwickelten Assistenzsystemen lenkend in den Straßenverkehr eingreifen, müssen die in den vorstehenden Spiegelpunkten genannten Widersprüche zwischen Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters und Herstellers dringend beseitigt werden.

Die Gefährdungshaftung ist ein starkes gesetzgeberisches Instrument zur Steuerung von (schadensträchtigem) Verhalten. In der Vergangenheit wurde es sowohl im Bereich Straßenverkehr (Halterhaftung) als auch im Bereich Produktsicherheit (Produkthaftung) eingesetzt. Im Bereich automatisierter Systeme im Kraftfahrzeug treffen diese beiden Bereiche zusammen.

#### 4.4 Gefährdungshaftung des Herstellers im StVG verankern

Der Gesetzgeber darf sich nicht darauf verlassen, dass die Versicherungen unter sich klären werden, wie die Haftung zwischen Fahrzeugführern, -haltern und Autoherstellern zu verteilen ist. Es ist genuine Aufgabe des Gesetzgebers, im Rahmen der „effizienten Risikoallokation“<sup>16</sup> vorab zu regeln, wer bei einem im automatischen Fahrmodus erfolgten Schadensfall überhaupt und wer in erster Linie und wer erst nachrangig haften soll.

Der Gesetzgeber muss dafür Sorge tragen, dass es erst gar nicht zu vielen Verkehrsopfern kommt. Die **Gefährdungshaftung** darf daher nicht erst beim Inverkehrbringen durch den Halter, sondern muss **schon bei der Herstellung** von automatisierten Kfz gelten.

Denn die Präventionswirkung der Gefährdungshaftung ist größer als diejenige der Verschuldenshaftung, weil sich mit ihr nicht nur der Sorgfaltsaufwand, sondern auch das Aktivitätsniveau, also die Menge der Gefahrenquellen, steuern lassen.<sup>17</sup>

Geht man davon aus, dass sich bei der Herstellung von automatisierten Fahrzeug-Assistenzsystemen Rechtsgutsverletzungen mit wirtschaftlich vertretbarem Sorgfaltsaufwand nicht völlig verhindern lassen, ist die Gefährdungshaftung des Herstellers vorzugswürdig.<sup>18</sup> Denn nur dann hat der Hersteller auch für die Restschäden einzustehen, die trotz aller Sorgfalt entstehen werden. Die Gefährdungshaftung ist somit das einzige gesetzgeberische Mittel, die Hersteller anzuhalten, ihren Nutzen (Umsatz bzw. Gewinn) mit der Summe aus allen Sorgfalts- und Schadenskosten in Beziehung zu setzen.<sup>19</sup>

Nur auf diese Weise wird einerseits das sozial erwünschte hohe Sicherheitsniveau im Straßenverkehr erreicht. Andererseits werden Abweichungen von diesem Standard im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht so hart bestraft wie bei der Verschuldenshaftung.<sup>20</sup>

Die im Produkthaftungsgesetz enthaltene Gefährdungshaftung des Herstellers reicht wegen der Ausnahmenvorschriften gemäß § 1 Abs. 2 ProdHaftG (s. oben zu Ziff. II. 3.3) allein nicht aus, um einen effektiven Verkehrsopferschutz zu gewährleisten.

---

<sup>16</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, 6. Auflage 2013, Vorb. § 823, Rn. 45, 56

<sup>17</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18, 52

<sup>18</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18 m.w.N., 52

<sup>19</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 52

<sup>20</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 49

Vor dem Hintergrund der immer stärker zunehmenden Kraftfahrzeugautomatisierung empfiehlt der vzbv, dass im Falle von Unfällen, die durch automatisierte Fahrfunktionen verursacht wurden, der Hersteller als erster, direkter Anspruchsgegner des potentiellen Verkehrsopfers verschuldensunabhängig haftet (Gefährdungshaftung).

Sofern die Hersteller nicht wie vorgeschlagen stärker in das Haftungsregime einbezogen werden, sollten diese mindestens bei der Prämienberechnung anteilig berücksichtigt werden.

Durch die Einführung der Dokumentationspflicht dergestalt, ob und wann das Assistenzsystem oder der Fahrer aktiv waren, ist unkompliziert und schnell feststellbar, wer für einen Unfall verantwortlich ist. Zeigen die Daten, dass der Hersteller verantwortlich ist, kann und muss sich der Schadensanspruch des Verkehrsopfers direkt gegen ihn richten (ohne Umweg über den Halter).

Mit fortschreitender Automatisierung sollte der Hersteller sogar als Fahrer des Kraftfahrzeugs definiert werden – ähnlich wie der Fahrzeuglehrer, der gemäß § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG bei Fahrschulfahrten als Fahrer des Kraftfahrzeugs gilt.<sup>21</sup>

Die direkte Herstellerhaftung ist auch noch aus einem anderen Grund vorzugswürdig. Denn die Kfz-Haftpflichtversicherung leistet nur, wenn rechtswirksamer Versicherungsschutz besteht. Wegen § 1 Pflichtversicherungsgesetz (PfIVG) müsste das zwar rechtlich gesehen (bis auf wenige Ausnahmen) stets der Fall sein, ist es aber tatsächlich nicht. Zwar können dann Leistungen des Entschädigungsfonds in Anspruch genommen werden (vgl. §§ 12 ff. PfIVG), die Voraussetzungen dafür sind aber hoch.

## 5. WEITERER RECHTLICHER ÄNDERUNGSBEDARF

Für die sogenannte „Digitalisierung des Autos“ ist es notwendig, weitaus mehr Gesetze und Verordnungen als nur das StVG zu ändern. Die nachfolgende Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit:

### 5.1 Änderungsbedarf des StVG

Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Missbrauch ihrer Daten sollte die Ermächtigungsnorm des § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG wie folgt dahingehend ergänzt werden, dass in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bei der Zulassung neben der Gewährleistung der Verkehrssicherheit auch die Gewährleistung der Datensicherheit und des Datenschutzes zu beachten sind<sup>22</sup>:

<sup>21</sup> vgl. Schrader: Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, 3537, 3542

<sup>22</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 30 f.

„a) Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger, vor allem über Bau, Beschaffenheit, Abnahme, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, um deren Verkehrssicherheit **und Datensicherheit** zu gewährleisten und um die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer **vor dem Missbrauch von Daten, die beim Verkehr des Fahrzeugs anfallen, zu schützen** und bei einem Verkehrsunfall vor Verletzungen zu schützen oder deren Ausmaß oder Folgen zu mildern (Schutz von Verkehrsteilnehmern),“

„l) Art, Umfang, Inhalt, Ort und Zeitabstände der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen, um die Verkehrssicherheit **und die Datensicherheit** der Fahrzeuge und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten sowie Anforderungen an Untersuchungsstellen und Fachpersonal zur Durchführung von Untersuchungen und Prüfungen, einschließlich den Anforderungen an **die Zentrale Stelle, die von Trägern der Technischen Prüfstellen und von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gebildet und getragen wird**, zur Überprüfung der Praxistauglichkeit von Prüfvorgaben oder deren Erarbeitung, sowie Abnahmen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der hierfür notwendigen Räume und Geräte, Schulungen, Schulungsstätten und -institutionen,“

## 5.2 Änderungsbedarf der StVZO

Darüber hinaus sind die Datensicherheit und der Datenschutz (im Einklang mit der DSGVO) in § 30 StVZO (Beschaffenheit der Fahrzeuge) wie folgt vorzuschreiben<sup>23</sup>:

(1) Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein,

1. dass ihr verkehrstüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt; **dies gilt auch für ihren Betrieb mit Assistenzfunktionen und automatisierten sowie hochautomatisierten Fahrfunktionen.**
2. dass die Insassen **und andere Verkehrsteilnehmer** insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.

(2) Fahrzeuge müssen in straßen- und umweltschonender **sowie datensicherer und datengeschützter** Weise gebaut sein und in dieser erhalten werden.

(3) Für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit wichtige Bauteile und Komponenten müssen einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein; für die für die Sicherheit wichtigen elektronischen Bauteile, Komponenten und Funktionen ist zu gewährleisten, dass

1. deren Störungen dem Fahrer über Warneinrichtungen angezeigt und
2. deren Überprüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle unterstützt werden.

<sup>23</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 31

Die Vorschriften zur regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung (PTI = Periodical Technical Inspection) basieren auf der Richtlinie 2014/45/EU. Der vzbv fordert die Bundesregierung auf, bei der Umsetzung der PTI-Richtlinie in nationales Recht zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge so konstruiert werden, dass moderne elektronische Fahrzeugsysteme im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle untersucht werden können.<sup>24</sup> Die Typengenehmigungsbehörde und der technische Dienst müssen Zugang zur Software und den Algorithmen des Fahrzeugs haben. Entsprechende Vorschriften sollten dahingehend ergänzt werden, dass die genannten Stellen ebenso Zugang zu den Quellcodes des Fahrzeugs erhalten.

Zudem ist die Erfüllung der Anforderungen für die Prüfung der sicherheits- und umweltrelevanten Systeme, Bauteile und Funktionen über die Fahrzeugschnittstelle bereits bei der Fahrzeuggenehmigung nachzuweisen, um die Effizienz der Fahrzeuguntersuchungen und so die (Daten-)Sicherheit und den Datenschutz der zukünftig im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sicherzustellen.

Zudem sollten die geprüften und zertifizierten Sachbereiche für die Kunden so umschrieben werden, dass sie die Reichweite der Prüfaussage ohne Fachkenntnisse dem Zertifikat entnehmen können.

### 5.3 Datensouveränität auch bei nicht personenbezogenen Daten

Durch die massive, mit der Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen verbundene Datenverarbeitung rückt auch die Frage nach dem Eigentum der **nicht personenbezogenen Daten** in den Vordergrund. Der Nutzer als Datenproduzent sollte als Rechtsinhaber der verhaltensgenerierten Personendaten angesehen werden.<sup>25</sup> Daten sind Grundlage neuer Geschäftsmodelle. Daten über Verkehrsinfrastruktur, Parkplätze etc. dürfen nicht Eigentum einzelner Hersteller sein und nur deren Kunden zur Verfügung stehen, sondern müssen Allgemeingut (Stichwort „Open Data“) werden. Damit ein fairer Wettbewerb und die Wahlfreiheit der Verbraucher sichergestellt werden kann, muss Interoperabilität gewährleistet sein.

Darüber hinaus bieten sich insbesondere bei der IT im Kraftfahrzeug Datenschutzzertifizierungen entsprechend der DSGVO an. Zertifizierungsdienste müssen geeignete inhaltliche und organisatorische Vorkehrungen für Datenschutzzertifizierungen im automatisierten Fahrzeug treffen. Verbraucher müssen dem Zertifikat auch ohne Fachkenntnisse entnehmen können, was und wie geprüft wurde.<sup>26</sup>

Fast alle Daten in Fahrzeugen werden durch das Fahrverhalten oder die Fahrzeugnutzung beeinflusst und erlauben deshalb Rückschlüsse auf persönliche Lebensverhältnisse. Halter, Fahrer und Beifahrer müssen jederzeit die Mittel haben, ihr informationelles Selbstbestimmungsrecht wirksam durchzusetzen.

---

<sup>24</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 37 f.

<sup>25</sup> vgl. Karl-Heinz Fezer: Dateneigentum, MMR 1/2017, S. 3 ff.

<sup>26</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 49

Wie Daten im Auto verwendet werden, muss für Verbraucher transparent und leicht erkennbar sein. Um Vertrauen zu schaffen, müssen neue neutrale Instanzen geschaffen werden, so beispielsweise ein **Trust Center für Mobilitätsdaten**. Ein Trust Center verwaltet Fahrzeug- und Verkehrsdaten und kann eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernehmen.

#### 5.4 umfassende IT-Sicherheit durch Automobilhersteller

Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge bieten vielfältige Angriffsmöglichkeiten. Übernimmt beispielsweise ein Hacker die Souveränität über die IT im Auto, sind nicht nur die Daten, sondern auch die körperliche Integrität der Insassen und weiterer Verkehrsteilnehmer gefährdet. Das gilt ebenfalls, wenn Behörden der Zugriff auf die IT gewährt wird und sie zum Beispiel gestohlene Fahrzeuge während des Betriebs stoppen können. Die Gewährleistung der Datensicherheit hat gerade im Straßenverkehr eine lebenswichtige Bedeutung. Automobilhersteller und Softwareentwickler müssen deshalb für IT-Sicherheit neue Konzepte und Standards einführen. Dabei bietet quelloffene Software ein höheres Schutz- und Vertrauensniveau als geschlossene Systeme. Es ist nicht alleine Aufgabe der Produzenten zu klären, welche Sicherheitsmechanismen autonome Autos enthalten müssen.

Der Gesetzgeber muss gesetzliche Vorgaben für überprüfbare Mindeststandards schaffen, entsprechend dem Stand der Technik in internationalen Abkommen wie der EU-Typengenehmigungsverordnung.

Der Gesetzgeber muss die Automobilhersteller gesetzlich verpflichten, Kraftfahrzeuge so zu konstruieren, dass sie bei sicherheitsrelevanten Daten-Pannen eigenständig mit einem Notsystem an den Fahrbahnrand fahren und anhalten können.

#### 5.5 Offenlegung von Algorithmen

Die für Algorithmen herangezogenen Kriterien müssen offengelegt werden. So können Diskriminierung verhindert und das Informationsungleichgewicht zwischen Anbietern und Verbrauchern ausgeglichen werden. Der Ursprung und das Ziel der von hoch- und vollautomatisierten/autonomen Systemen hervorgerufenen Datenströme sollten für Verbraucher einsehbar sein. Der Algorithmus selbst, also die Annahmen und die Gewichtung, fallen unter das Geschäftsgeheimnis. Um dieses zu wahren und gleichzeitig Nachteile für Verbraucher auszugleichen, muss ein Algorithmen-TÜV eingeführt werden: Das Kraftfahrtbundesamt oder eine andere geeignete Behörde müssen die Funktions- und Arbeitsweise von Algorithmen nachvollziehen und als Voraussetzung der Zulassung definieren können.

#### 5.6 Transparenz für Fahrzeugnutzer

Jedes Fahrzeug ist hinsichtlich des Inhalts und Umfangs der vorhandenen Datensicherheits- und Datenschutzsysteme durch eine standardisierte Grafik zu kennzeichnen, um den Nutzer auf eine leicht verständliche Weise hierüber zu informieren. Die Bun-

desregierung sollte in diesem Zusammenhang auf die EU-Kommission einwirken, von der ihr eingeräumten Befugnis nach Art. 12 Nr. 8 DSGVO Gebrauch zu machen und delegierte Rechtsakte zur Bestimmung der Informationen, die durch Bildsymbole im Bereich des Fahrzeugdatenschutzes und der Fahrzeugdatensicherheit darzustellen sind, und der Verfahren für die Bereitstellung der standardisierten Bildsymbole zu erlassen.<sup>27</sup>

### 5.7 Technische Sicherheit Voraussetzung für Zulassung

Nicht nur die Datensicherheit, sondern auch allgemein die technische Sicherheit muss ihren Niederschlag in der StVZO finden. So muss durch zusätzliche Regelungen in der StVZO sichergestellt werden, dass nur Fahrzeuge zugelassen werden, die den Vorgaben des geplanten § 1a Absatz 2 und Absatz 4 Nr. 2 StVG entsprechen. Insoweit der geplante § 1a Absatz 4 Nr. 2 StVG wegen des pauschalen Verweises auf „internationale Vorschriften“ zu ungenau ist, muss die StVZO wegen des hohen Risikos eines nicht ausgereiften automatisierten Fahrzeugsteuerungssystems die Voraussetzungen für die technische Sicherheit detailliert auflisten.

Ebenfalls in der StVZO muss die Ausgestaltung von sicherheitsrelevanten Updates geregelt werden.

## 6. FAZIT

Der vorgelegte Gesetzentwurf bleibt hinter dem Anspruch, Rechtssicherheit beim automatisierten Fahren zu schaffen, zurück. Deshalb sollte der Gesetzentwurf im parlamentarischen Verfahren um die in dieser Stellungnahme genannten Punkte geschärft und ergänzt werden. Dabei muss der Grundsatz Beachtung finden: Mit steigender Automatisierung müssen die Verbraucher schrittweise aus der Verantwortung genommen werden, sowohl in ihrer Eigenschaft als Fahrer als auch als Fahrzeughalter.

---

<sup>27</sup> vgl. Baum, Reiter & Kollegen: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 52