

Berlin, 5. Januar 2017

Stellungnahme zum Referentenentwurf

"Entwurf eines (x.). Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes"

mit Stand vom 20.12.2016

I. Hintergrund

Mit Schreiben vom 21.12.2016, eingegangen am 21.12.2016, 16:45 Uhr,
AZ: DG24/845.5/3, wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Entwurf eines

"Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes"

vorgelegt.

II. Vorbemerkung

Die sehr kurze Frist zur Stellungnahme hat über die Feiertage (Anschreiben vom 21.12.2016 mit Fristsetzung 05.01.2017) leider keine ausreichende innerverbandliche Prüfung und Meinungsbildung im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) als Plattform der mit der Verkehrssicherheit befassten Verbände und Organisationen erlaubt. Aufgrund einer ersten schnellen Bewertung des vorliegenden Referentenentwurfs und in Bezug auf den DVR-Vorstandsbeschluss "Hochautomatisiertes Fahren" vom 30.10.2015 nehmen wir wie folgt Stellung:

III. Grundsätzliche Bewertung

Der DVR begrüßt ausdrücklich, dass das BMVI einen Entwurf zur Schaffung von Rechtssicherheit bei der Markteinführung von Systemen des hoch-/vollautomatisierten Fahrens vorgelegt hat. Die Entwicklung des Automatisierungsgrades von Fahrfunktionen kann die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero weiter fortführen. Damit ist das Ziel verbunden, im Vergleich zu heutigen Fahrzeugen dauerhaft ein höheres Sicherheitsniveau für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Dabei bedarf es zur fortlaufenden Bewertung der Sicherheit von hochautomatisierten Fahrfunktionen geeigneter Prognose-, Evaluierungs-, Homologierungs- und Testverfahren, denen Risikobewertungen auf der Basis des realen Verkehrs- und Unfallgeschehens vorausgehen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen keine ausreichenden Erkenntnisse dazu vor, so dass die Schaffung eines Rechtsrahmens nur vorläufigen Charakter haben kann. Folglich sollte eine Befristung und Evaluation der vorgelegten Normen diskutiert werden.

An den Rechtsrahmen, welcher die Markteinführung weiterentwickelter automatisierter Systeme (im Folgenden: Systeme) regelt, sind besonders wegen der noch großen Unklarheiten über die sich entwickelnden Funktionalitäten und ihre Auswirkungen stets höchste Maßstäbe in Bezug auf die Förderung der Verkehrssicherheit anzulegen.

Diese höchsten Maßstäbe müssen an die technischen Aspekte des automatisierten Fahrens (Leitbild einer verlässlichen, fehlervermeidenden und -verzeihenden Fahrzeugtechnik) genauso angelegt werden wie an die Berücksichtigung des "Faktors Mensch", d.h. eine praxisnahe Betrachtung des leistbaren und erwartbaren Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden.

Zurecht hat die Bundesregierung in ihrer "Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren" vom September 2015 (S. 16) deutlich gemacht, dass der Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge Rechtssicherheit brauche. Dies gelte sowohl für den Autofahrer als auch für die Automobilhersteller. Das deutsche Straßenverkehrsrecht müsse künftig den Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrsysteme vollumfänglich ermöglichen. Wörtlich heißt es dort: "Die ordnungsgemäße Nutzung automatisierter und vernetzter Fahrzeuge darf für sich gesehen gegenüber dem Fahrer den Vorwurf einer Sorgfaltspflichtverletzung nicht begründen; ihm sollen hierdurch keine zusätzlichen Haftungsrisiken aufgebürdet werden." Letztere Auffassung teilt der DVR und fordert im Einklang mit dem 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2015 (VGT), dass fehlerhafte Aktionen/Reaktionen der hochautomatisierten Fahrfunktion nicht dem Fahrer/der FahrerIn angelastet werden dürfen. Dazu gilt es die Verantwortung und die Haftung während der Phasen des hochautomatisierten Fahrens möglichst bestimmt und umfassend zu klären, was im vorliegenden Entwurf unserer Ansicht nach nicht hinreichend gelungen ist. Es stellt sich auch die Frage, wie das im "Strategiepapier Digitale Souveränität" des BMVI zum Ausdruck gebrachte Postulat: "Wir

schaffen das innovationsfreundlichste Straßenverkehrsrecht der Welt. Dafür legen wir einen Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vor.", im vorliegenden Referentenentwurf umgesetzt worden ist.

IV. Wesentliche Kritikpunkte:

- Die Anforderungen an hoch-/vollautomatisierte Fahrfunktionen sollten hinsichtlich Aspekten der Sicherheit, darunter der IT-Sicherheit, ambitionierter gefasst werden.
- Die Szenarien zur Übernahme der Fahrfunktion sollten unter Berücksichtigung der internationalen Beratungen zu Übernahmeszenarien zeitnah genauer definiert werden.
- Die Pflichten des Fahrzeugführers/der Fahrzeugführerin bleiben im Einzelnen zu unbestimmt, was für den auf die Funktionsfähigkeit der automatisierten Fahrfunktion Vertrauenden ein unzumutbares Haftungsrisiko und generell ein Unfallrisiko bedeutet. Die Verantwortung und Haftung für die "bestimmungsgemäße" Nutzung der hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen sollte nicht allein dem Fahrzeugführer/der Fahrzeugführerin übertragen werden
- Die umfassende ständige Pflicht zur Überwachung der hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen ist in der Praxis kaum zu erfüllen. Die Übernahme der Längs- und Querführung durch das System wird zwangsläufig dazu führen, dass der Fahrzeugführende sich nicht mehr mit der gleichen Aufmerksamkeit dem Fahrgeschehen widmen wird, als wenn er selbst das Fahrzeug steuert.

V: Anmerkungen im Einzelnen:

„§ 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen,

1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe - einschließlich Längs- und Querführung - das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,

Zur Klarstellung sollte hier aufgenommen werden:

Ein automatisiert fahrendes Fahrzeug muss im bestehenden Verkehrsumfeld und in der bestehenden Infrastruktur fahren können.

Automatisierte Fahrweisen müssen regelkonform sein und den Prinzipien der Rücksichtnahme und des vorausschauenden Fahrens entsprechen.

Die technische Ausrüstung muss dem aktuellen Stand der Technik bezüglich der IT-Sicherheit entsprechen.

Die Erfüllung der vorstehenden Kriterien hat der Fahrzeughersteller durch Vorlage unabhängiger erstellter Prüfnachweise zu bestätigen.

Es muss deutlich werden, dass die Fahrfunktionen einen Teil der Aufgaben des Fahrzeugführers übernehmen. Welche Fahrfunktionen dies im Einzelnen sind, kann in internationalen Regelungen festgelegt werden.

2. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,

Eine Deaktivierbarkeit bzw. Übersteuerbarkeit durch den Fahrenden wird begrüßt. Allerdings sollte überlegt werden, ob für Notfallszenarien, in denen ein Unfall unausweichlich ist, die Deaktivierbarkeit bzw. Übersteuerbarkeit ausgesetzt werden sollte.

3. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann und

Hier ist zeitnah der Stand der Technik näher zu definieren: Nur wenn die Situationen bestimmt sind, in welchen eigenhändige Steuerung erforderlich ist, kann über die Fähigkeit des Systems, diese zu erkennen und darauf zu reagieren, eine Aussage getroffen werden. Unter anderem ist festzuhalten, dass eine Übernahmeaufforderung zu geben ist, sobald die Qualität der Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht ausreichend gegeben ist.

4. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung rechtzeitig optisch, akustisch oder haptisch anzeigen kann.

Der Fahrer/die Fahrerin muss während der Phase des hochautomatisierten Fahrens in der Lage sein, einer Übernahmeaufforderung zu folgen und die Fahraufgabe adäquat zu übernehmen und fortzuführen. Eine Fahreraktivität, die der Übernahmereitschaft entgegensteht, muss vom Fahrzeug erkannt werden. Das Fahrzeug muss angemessen darauf reagieren, z.B. den Fahrer/die Fahrerin zur Übernahme auffordern. Wesentliche Kriterien, insbesondere für die Übernahmereitschaft, sind allgemein zu definieren. Hierzu besteht Forschungsbedarf.

Das Übernahmeszenario ist so zu definieren, dass es die gesamte Fahrerpopulation und übliche Verkehrssituationen berücksichtigt. Interaktionsschemata sind zu standardisieren. Es besteht Forschungsbedarf hinsichtlich der Auswirkungen auf Fahrende sowie der notwendigen Bedingungen für sie (z.B. hinsichtlich der erforderlichen Zeiträume, die Fahraufgabe wieder übernehmen zu können¹). Falls der/die Fahrende trotz intensiver Systemaufforderung die Fahrzeugführung nicht wieder übernimmt, muss sich das Fahrzeug in einen risikominimalen Zustand im Sinne des §1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) überführen.

Auch Übernahmeszenarien für einen teilweisen oder vollständigen Systemausfall sind näher zu definieren.

¹ Erste Ergebnisse dazu: Unfallforschung der Versicherer zu Übernahmezeiten beim Hochautomatisierten Fahren: <https://udv.de/download/file/fid/9531> (06/2016).

(2) Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.

Damit die Fahrzeugführer/innen und andere Verkehrsteilnehmer/innen die Systeme richtig verstehen und keine Erwartungen an deren Leistung haben, die diese nicht erfüllen, muss mit der Einführung von automatisierten Systemen eine wirksame Aufklärung über deren Funktionsweisen, u.a. auch durch die Hersteller, einhergehen. Der alleinige Verweis auf ein Handbuch ist nicht ausreichend. Irreführende Werbeaussagen müssen unterbleiben.

Problematisch ist hier, dass die Verantwortung über den bestimmungsgemäßen Einsatz allein in die Sphäre und damit die Haftung des Fahrzeugführers überführt wird. In der Praxis wird aufgrund der Komplexität der Systeme und den erwartbar unbestimmten Einsatzzwecken in vielen Fällen keine verantwortungsbewusste Entscheidung möglich sein.

Zum in der Gesetzesbegründung angeführten Beispiel des Einsatzzwecks auf Autobahnen ist festzuhalten: Hier müsste der Fahrzeugführer entscheiden, ob das System auch auf autobahnähnlichen Straßen ("gelbe Autobahn") eingesetzt werden kann. Ob dies aber in der Entwicklung des Systems angelegt wurde, kann er kaum wissen oder überprüfen. Noch schwieriger wird es, wenn die Hersteller die bestimmungsgemäße Nutzung etwa auf bestimmte Witterungsbedingungen beschränken.

Noch zu diskutieren wäre eine pflichtmäßige Einweisung in die Benutzung von Systemen durch die Hersteller bzw. durch entsprechend geschulte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer.

Klarzustellen ist ferner eine in der Praxis nur schwierig umzusetzende umfassende Aufklärungspflicht des Halters gegenüber dem Fahrzeugführer, sofern es sich nicht um dieselbe Person handelt. Hier ist bei Schadensereignissen eine gegenseitige Verantwortungszuweisung problematisch.

(3) Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 1 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

Dies ist eine wichtige, aber auch bemerkenswerte Klarstellung, widerspricht sie doch der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. zuletzt den Beschluss vom 23. September 2014, 4 StR 92/14) zur Definition des Fahrzeugführers. Danach ist Führer eines Kraftfahrzeugs, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt. (...) Wer dagegen nicht einmal einen Teil der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, führt dieses im maßgeblichen Zeitpunkt nicht.

Damit machen die Autoren des Referentenentwurfs einerseits deutlich, dass sie nicht gewillt sind, einem Fahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion eine wie auch immer geartete Fahrzeugführerschaft zukommen zu lassen. Gleichzeitig machen sie aber einen der Funktionsfähigkeit des automatisierten Systems Vertrauenden zum Fahrzeugführer, obwohl er im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung gerade nicht lenkt.

Auch nach § 23 StVO (bisherige Fassung) ist der Fahrzeugführer derjenige, der das Fahrzeug lenkt. Dies impliziert kausal die Initiierung eines Bewegungsvorgangs („führt“) durch die Person des Fahrers, was wiederum für die strafrechtliche Würdigung von einschlägigem Fehlverhalten eine wesentliche Voraussetzung darstellt. Sofern die Übertragung der Fortbewegung des Fahrzeugs einem technischen System überantwortet wird, kann schwerlich der Fahrer als Verursacher des Bewegungsvorgangs verantwortlich gemacht werden. Hier deuten sich Konflikte in der Auslegung des Begriffs an. Nachrangig könnte im Verwaltungsverfahren die Ableitung behördlicher Eignungsbedenken ebenfalls betroffen sein, da in vielen Fällen die Klärung von Eignungsfragen der strafrechtlichen Würdigung nachgeordnet ist („Bindungswirkung“). Zu prüfen wäre eine Formulierung im Gesetzestext, die den Fahrzeugführer an das Attribut „geeignet“ bindet, z.B. dass der Fahrzeugführer der

uneingeschränkten Erlaubnispflicht nach § 4 FeV und der einschlägigen Eignungsvoraussetzungen gemäß § 2 Abs. 4 StVG unterliegt.

- (4) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden,
1. die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind und
 2. deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen in internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben sind und den darin enthaltenen Vorgaben entsprechen.

Es muss sichergestellt werden, dass automatisiert fahrende Fahrzeuge jeweils die national unterschiedlichen Regelungen in den Ländern einhalten. Dabei sind die Regeln für eine automatische Übernahme der Zulassung in anderen Ländern zu beachten.

Weiterhin wird auf die Ausführungen oben zu § 1 a verwiesen.

§ 1b Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert,
2. wenn er technische oder sonstige Störungen des Systems erkennt oder erkennen muss oder
3. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen oder
4. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Übernahme der Fahrzeugführung zum Zweck der Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erforderlich ist.

Während durch die Überschrift dieses Paragrafen suggeriert wird, es handele sich um die Beschreibung der allgemeinen Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen, geht es in realiter nur um die Beantwortung der Frage, wann der auf das automatisierte System Vertrauende die Fahrzeug(steuerung!) wieder ohne schuldhaftes Zögern zu übernehmen hat. Und diese

Frage wird im Gesetzentwurf so restriktiv beantwortet, dass der auf die automatisierte Fahrfunktion Vertrauende jederzeit und ständig das Verkehrsgeschehen und das automatisierte System überwachen muss.

In ihrer "Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren" vom September 2015 (S. 16) hat die Bundesregierung festgehalten: "Die ordnungsgemäße Nutzung automatisierter und vernetzter Fahrzeuge darf für sich gesehen gegenüber dem Fahrer den Vorwurf einer Sorgfaltspflichtverletzung nicht begründen; ihm sollen hierdurch keine zusätzlichen Haftungsrisiken aufgebürdet werden."

Dies geschieht hier jedoch nicht verlässlich:

Zum einen bleiben die Begriffe "unverzüglich", "erkennen muss" und "auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss" unbestimmt und damit letzten Endes durch die Rechtsprechung auslegungsbedürftig. In der Folge bleibt für den Fahrzeugführer ein unzumutbares Haftungsrisiko.

Zum Anderen ist grundsätzlich die Frage nach den Möglichkeiten und Grenzen der Überwachung der Systeme durch den Menschen zu beantworten. Fällt die eigene Tätigkeit der Fahrzeugsteuerung weg, sind Ermüdungs- und Ablenkungseffekte bei der monotonen Überwachungstätigkeit, übertriebenes Vertrauen in die Technik, Kompetenz- und Fertigkeitenverluste oder eine erhöhte Risikobereitschaft nach Abschalten des Systems zu befürchten.²

Allgemeiner könnte man auch die Frage stellen, ob durch eine umfassende, ständige Überwachungspflicht der Sinn der Systeme noch ausreichend gegeben bleibt oder nicht technische Assistenzsysteme den höheren Nutzen versprechen. Diese Frage soll hier aber mit Verweis auf den eingangs erwähnten Forschungs- und Bewertungsbedarf unbeantwortet bleiben.

Soll dem Fahrzeugführer trotz dieser schwerwiegenden Bedenken eine umfassende Überwachungspflicht zugeschrieben werden, sollte dies deutlicher klargestellt werden, indem ausdrücklich eine ununterbrochene Verkehrs- und Systemüberwachung unter

² Ausführlich: Stellungnahme Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie: Wolfgang Fastenmeier, Bernhard Schlag, Jörg Kubitzki, Ralf Risser, Herbert Gstalter: Hochautomatisiertes oder autonomes Fahren als wünschenswerte Zukunftsvision? Offene Fragen mit Blick auf die Mensch-Maschine-Interaktion http://www.dgvp-verkehrspsychologie.de/wp-content/uploads/2016/08/DGVP_Positionspapier-03-2016_Automatisches-Fahren.pdf (03/2016).

Einhaltung von § 23 StVO [in Novellierung] eingefordert wird. Das System muss dann den Fahrzeugführer bei Einschalten deutlich auf die ständige Überwachungspflicht und die Gefahren durch Ablenkung hinweisen.

Ansonsten ist in der Praxis zu befürchten, dass bei bestimmungsgemäßer Nutzung eines (teil)automatisierten Systems unterstellt wird, dass das ständige Vorsichtsgebot aus § 1 I StVO bereits durch das System erfüllt wird.

Es lässt sich vermuten, dass die Beibehaltung aller Pflichten des Fahrzeugführers auch dazu dienen soll, keine Festlegungen über zu ermöglichende "fahr fremde Tätigkeiten" zu treffen und damit in der Folge möglicherweise erforderlichen Änderungsbedarf im Haftungssystem der §§ 18 und 7 StVG und § 823 BGB hier auszuklammern. Anscheinend beabsichtigt die Bundesregierung diese Festlegungen durch Veränderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu treffen.

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Nummer 14 folgende Nummer 14a eingefügt:

„14a. die Einrichtung und die mit Zustimmung des Verfügungsberechtigten Nutzung von fahrerlosen Parksyste men im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf Parkflächen, die durch bauliche oder sonstige Einrichtungen vom übrigen öffentlichen Straßenraum getrennt sind und nur über besondere Zu- und Abfahrten erreicht und verlassen werden können,“.

Parkflächen, die für eine solche Nutzung bestimmt sind, sollten mit einem entsprechenden Hinweis versehen werden.

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Rechtsverordnungen auf Grund des Absatzes 1 Nummer 1, 2 oder 3 können auch erlassen werden, soweit dies erforderlich ist, um den besonderen Anforderungen der Teilnahme von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion am Straßenverkehr Rechnung zu tragen.“

3. § 12 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird nach den Wörtern „fünf Millionen Euro“ das Semikolon durch ein Komma ersetzt und werden folgende Wörter eingefügt:

„bei Verursachung des Schadens aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a nur bis zu einem Betrag von insgesamt 10 Millionen Euro“.

b) In Nummer 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „Euro“ folgende Wörter eingefügt:
„bei Verursachung des Schadens aufgrund der Verwendung einer hoch-oder vollautomatisierten Fahrfunktion gemäß § 1a , nur bis zu einem Betrag von insgesamt 2 Millionen Euro.“

Die Erhöhung der Schadenssummen ist ein Schritt in die richtige Richtung, bleibt jedoch weiterhin beispielsweise bei Busunfällen mit zahlreichen Personenschäden weit hinter einer wirksamen Absicherung zurück.

5. Nach Abschnitt VI wird folgender Abschnitt VIa eingefügt:

„Abschnitt VIa Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion gemäß § 1a zeichnen nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird. Wird der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System gemäß § 1a aufgefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems auf, findet gleichfalls eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend den internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen zu übermitteln. Die übermittelten Daten dürfen durch diese verarbeitet werden. Der Umfang der Datenübermittlung ist auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendig ist. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass

1. die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und
2. das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind spätestens nach drei Jahren zu löschen.“

Der DVR begrüßt die Regelung der Dokumentation und des Zugriffs der Daten, welche zur Aufklärung von Unfällen unverzichtbar sind. Gleichmaßen sollten die aufgezeichneten Daten unter Wahrung der informationellen Selbstbestimmung und der Möglichkeit des Verzichts auf Selbstbezeichnung (Strafprozessordnung) für die Unfallstatistik nutzbar gemacht werden.

Die Hersteller sollten hier zu höchsten IT-Sicherheitsstandards inklusive externer Auditierung verpflichtet werden, um die sensiblen Daten (durchgängige Beobachtung des menschlichen Verhaltens) ausreichend schützen zu können."

Abschließend bedankt sich der DVR für die Möglichkeit, zum vorliegenden Referentenentwurf Stellung zu nehmen.