

06.07.18**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009

COM(2018) 286 final; Ratsdok. 9006/18

Der Bundesrat hat in seiner 969. Sitzung am 6. Juli 2018 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Bemühungen der Kommission, im Rahmen des Dritten Mobilitätspakets auch durch Maßnahmen auf der Fahrzeugebene einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu leisten.
2. Notbremsassistenten und Abbiegeassistenzsysteme leisten keinen dauerhaften Beitrag zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer, wenn sie abschaltbar sind. Der Bundesrat hält deshalb an seiner im Beschluss vom 8. Juni 2018 (BR-Drucksache 138/18 (Beschluss)) geäußerten Auffassung fest, dass Notbremsassistenten permanent verfügbar sein müssen. Gleiches gilt für Abbiegeassistenten.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, bei der EU darauf hinzuwirken, dass die im Verordnungsvorschlag enthaltenen Vorgaben zur Abschaltbarkeit von Notbrems- und Abbiegeassistenzsystemen so umgestaltet werden, dass die Abschaltbarkeit nicht möglich ist.

3. Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass vor der Verabschiedung der EU-Verordnung folgende Punkte berücksichtigt werden:
- In Artikel 3 sollte eine Definition des „Fahrers“ zum Beispiel wie folgt ergänzt werden, solange dieser (noch) beim automatisierten Fahren als Rückfallebene im Fahrzeug zur Verkehrssicherheit benötigt wird:
„Fahrer ist eine Person, welche die Fahrt mit dem Fahrzeug verantwortlich beginnt und sich während der Fahrt physisch im Fahrzeug befinden muss. Sie muss bei selbstfahrenden Fahrzeugen gegebenenfalls automatische Fahrfunktionen übersteuern können und zur zügigen Übernahme von Fahrfunktionen fähig sein, wenn die vorschriftenkonforme Auslegung des automatischen Fahrsystems dies (zum Beispiel als Rückfallebene) erfordert.“
 - In Artikel 4 sollte die Forderung festgeschrieben werden, dass an den Fahrzeugen keine außenwirksamen Anlagen zur variablen oder dynamischen optischen Anzeige von nicht vorgeschriebenen oder für zulässig erklärten oder verkehrsrelevanten Informationen vorhanden sein dürfen (zum Beispiel für Werbung). Gleiches gilt für akustische Anlagen.
4. Die Bundesregierung wird ferner gebeten, sich dafür einzusetzen, dass vor der Verabschiedung der EU-Verordnung in Artikel 11 „Besondere Anforderungen an selbstfahrende Fahrzeuge“ Absatz 1 ein neuer Buchstabe f folgenden Inhalts eingefügt wird:
- „f) Außensignalisierung des kurzfristig beabsichtigten Fahrverhaltens des Fahrzeugs gegenüber nicht vernetzten Verkehrsteilnehmern im Umfeld (zum Beispiel Fußgänger, Radfahrer, ältere Bestandsfahrzeuge).“

Begründung:

Bei selbstfahrenden Kraftfahrzeugen entfällt mit zunehmenden Automatisierungsstufen die Möglichkeit für nicht vernetzte Verkehrsteilnehmer im Umfeld, bei unklaren Verkehrssituationen durch (Sicht-) Kontaktaufnahme mit dem Fahrer oder klärende Gestik die Verkehrssituation zu bereinigen. Diese Außensignalisierung müssen Automatisierungssysteme selbstfahrender Fahrzeuge zumindest teilweise übernehmen können. Hierzu erscheint es sinnvoll, bereits die Aktivierung selbstfahrender oder später autonomer Fahrfunktionen für nicht vernetzte Verkehrsteilnehmer im Umfeld optisch zu signalisieren. Ferner wird später voraussichtlich auch das (internationale) Verhaltensrecht (zum Beispiel Wiener Übereinkommen von 1968) hierzu angepasst werden müssen, um einheitliche Signalisierungen auch für das Verhaltensrecht zu erreichen.