

**Fachtagung „Automatisiertes  
Fahren: Chance oder Risiko“  
5. April 2018 in Rostock**

## **Rechtliche Hürden**

Automatisierte Fahrzeuge als  
Herausforderung für das  
Verhaltens-, Zulassungs- sowie  
Straf- und  
Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Bautzen



# Trigger

 tagesschau.de Suche in tagesschau.de 

Startseite Videos & Audios Inland **Ausland** Wirtschaft Wahlen Wetter Ihre Meinung Mehr

Startseite Ausland Nach tödlichem Unfall: Polizei entlastet Uber



Tödlicher Unfall mit autonomem Auto

## Polizei entlastet Uber

Stand: 20.03.2018 09:30 Uhr



Der tödliche Unfall eines autonomen Uber-Autos könnte den Weg zu selbstfahrenden Autos stark beeinflussen. Deshalb wird er von mehreren US-Behörden untersucht. Die Polizei entlastete Uber nun in der Schuldfrage.

### AUDIO

Unfall mit Uber-Auto: Rückschlag für das autonome Fahren?, Katharina Wilhelm, ARD-Hörfunkstudio Los Angeles, 20.03.18 08:52 Uhr | audio

MEHR ZUM THEMA

# Trigger

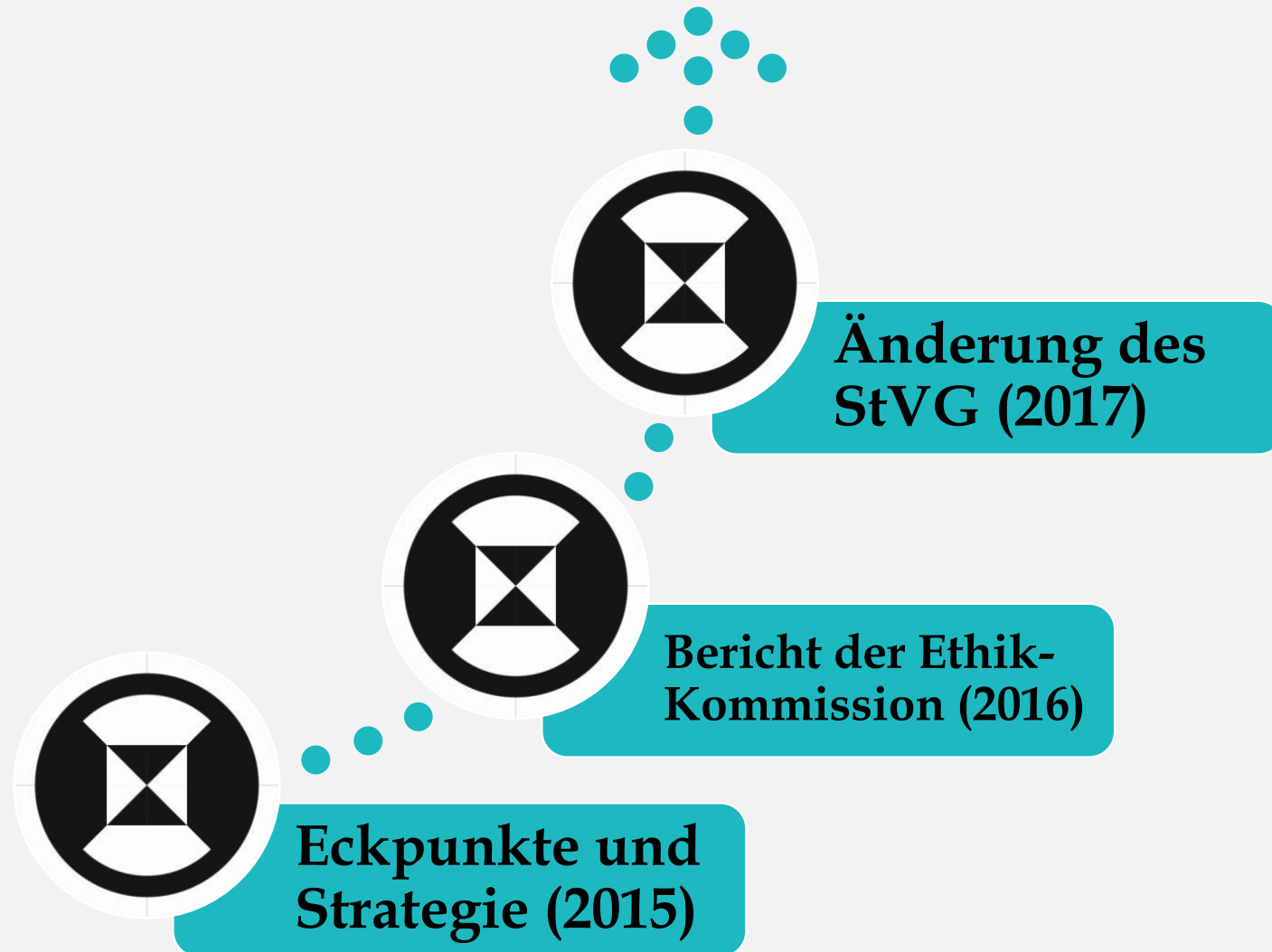


# Übersicht

---

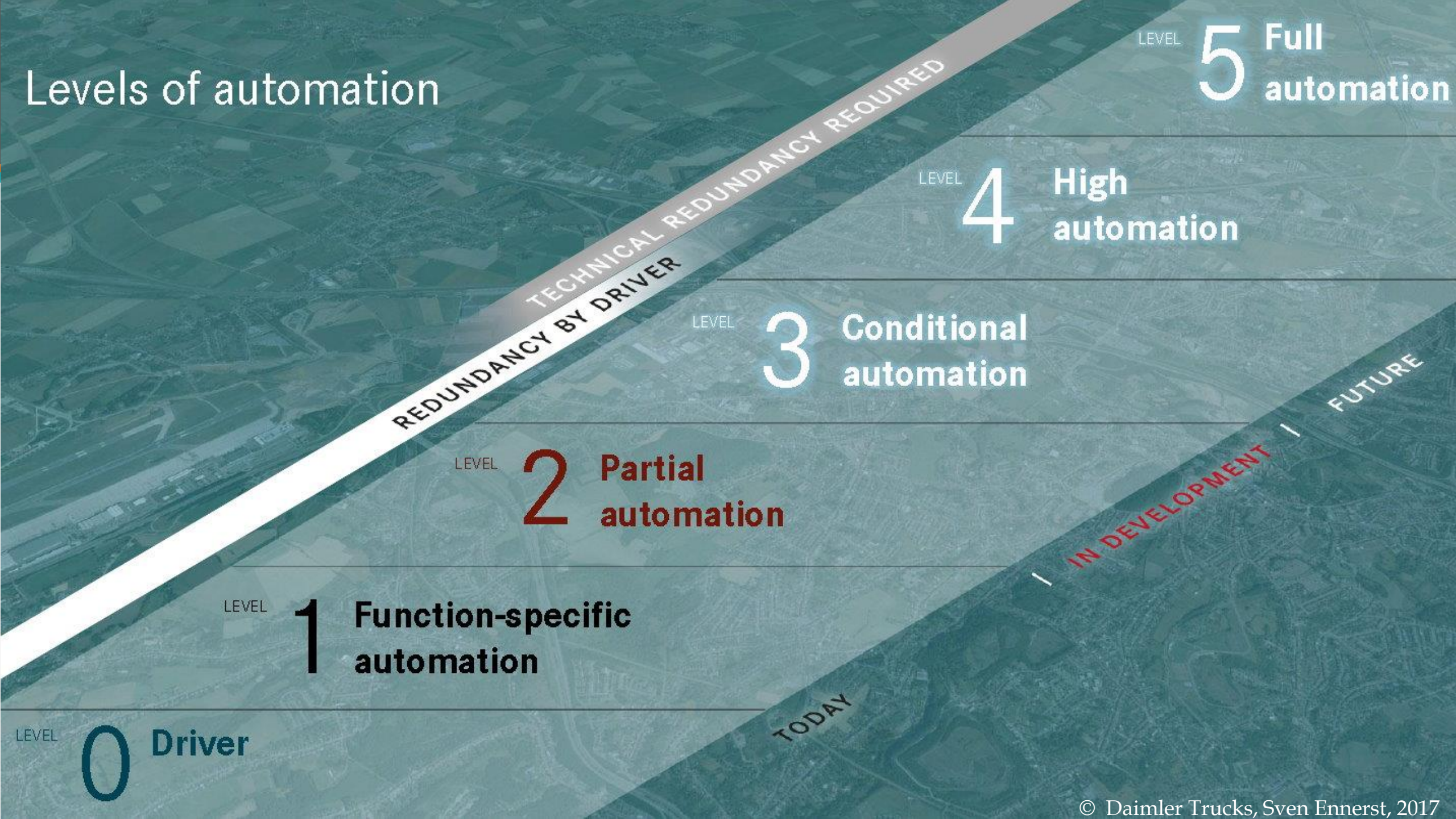
1. Aktuelle Rechtslage
2. Problembereiche
3. Vorschläge des DVR zur Problemlösung
4. Informationen und Quellen zum Stand der Wissenschaft

# Aktuelle Rechtslage



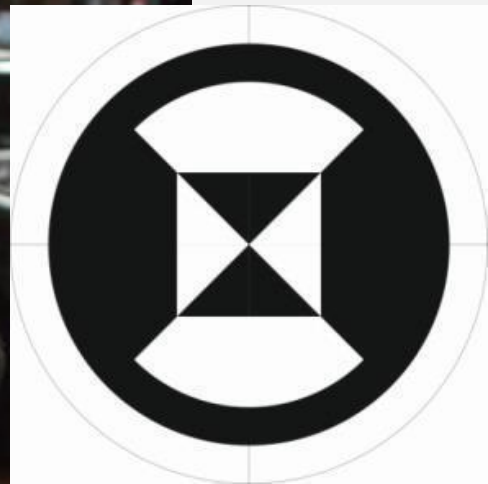


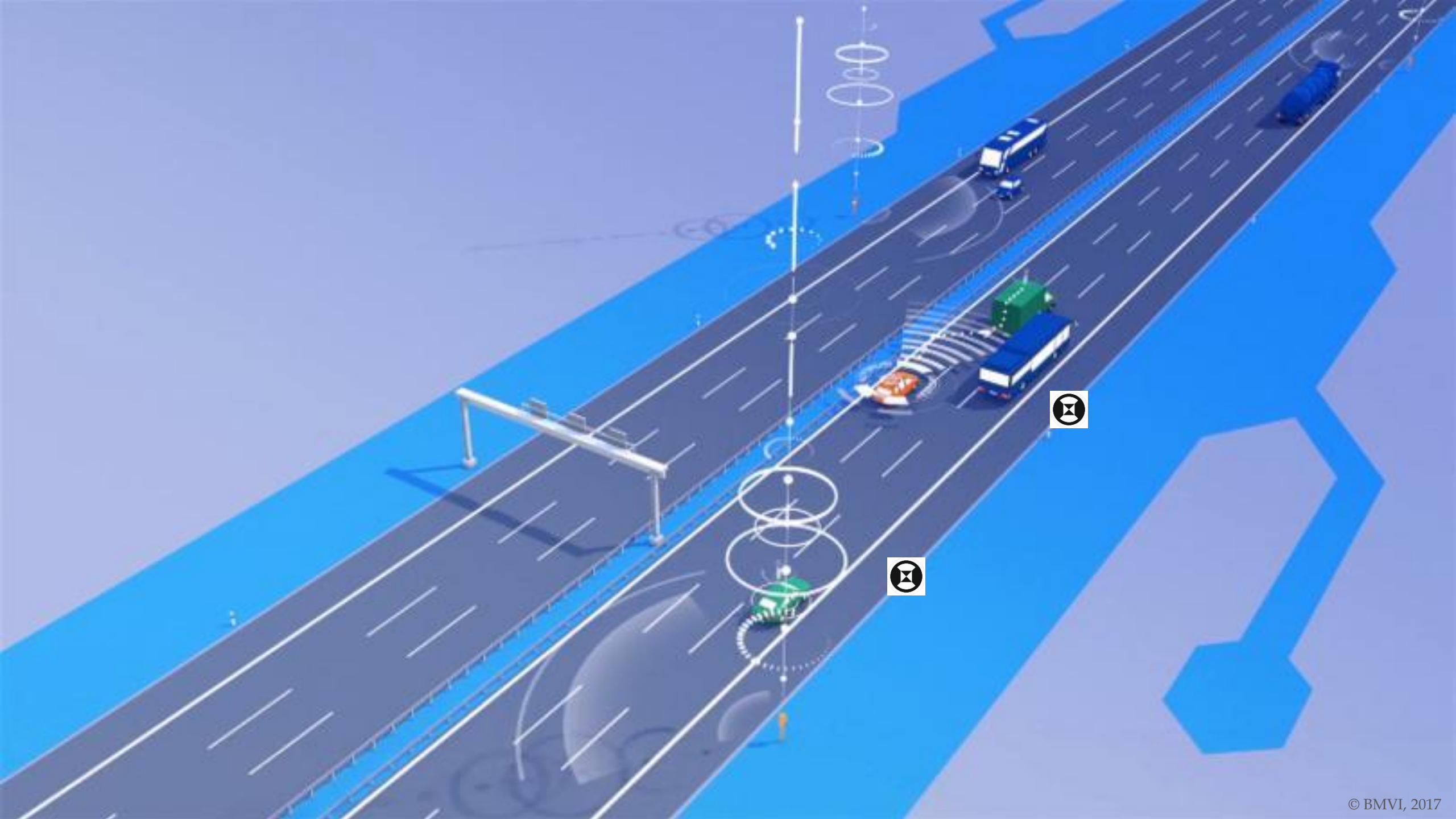
# Levels of automation





# Aktuelle Rechtslage







# Aktuelle Rechtslage

## Leitlinien für die Programmierung automatisierter Fahrsysteme

1. Lebensschutz
2. Fahraufgabe
3. Dokumentation
4. Datensouveränität



ETHIK-KOMMISSION  
AUTOMATISIERTES UND  
VERNETZTES FAHREN

BERICHT  
JUNI 2017

# Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968

## Art. 8 - Führer

5<sup>bis</sup>. Fahrzeugsysteme, die einen Einfluss auf das Führen des Fahrzeugs haben, gelten mit Absatz 5 dieses Artikels und mit Absatz 1 des Artikels 13 als konform, sofern sie den Vorschriften bezüglich Bauweise, Montage und Benutzung nach Massgabe der internationalen Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Kraftfahrzeuge eingebaut und/oder dafür verwendet werden können, entsprechen; Fahrzeugsysteme, die einen Einfluss auf das Führen eines Fahrzeugs haben und die nicht den oben erwähnten Vorschriften bezüglich Bauweise, Montage und Benutzung entsprechen, gelten mit Absatz 5 dieses Artikels und mit Absatz 1 des Artikels 13 als konform, sofern die Fahrzeugsysteme vom Fahrzeugführer übersteuert oder deaktiviert werden können.

# Aktuelle Rechtslage

„Mit dem vorliegenden Gesetz wird das Zusammenwirken zwischen dem Kraftfahrzeug mit der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion und dem Fahrzeugführer geregelt.“

Begründung, BtagDrucks. 18/11300, S. 13

Der Gesetzgeber setzt die Messlatte seines eigenen Handelns hoch an und erhebt den Anspruch vollständiger Regelung.



# Aktuelle Rechtslage

## § 1a StVG – Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

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

# Aktuelle Rechtslage

**Gesetzgeber  
beschränkt sein  
Gesetz auf Kfz**

**§ 1a  
Abs. 1  
StVG**

**mit hoch- oder  
vollautomatisierter  
Fahrfunktion =  
Level 4 + 5**

# Aktuelle Rechtslage

**Betrieb eines Kraftfahrzeugs**

**hoch- oder vollautomatisiert**

**nur wenn bestimmungsgemäß verwendet**



# Die neuen Regelungen im StVG – die bestimmungsgemäße Verwendung

## Was ist eine „bestimmungsgemäße Verwendung“?

- Entweder müssen die Hersteller vom Gesetzgeber dazu verpflichtet werden, deutlich zu machen, welche Verwendungsform „bestimmungsgemäß“ ist und welche nicht (AGB, Training, Betriebsanleitung, technische Warnanzeige etc.) oder der Verordnungsgeber (BMVI + Bundesländer) regelt es selbst.

# Die neuen Regelungen im StVG – Definition Level 4 und 5

## Ein hoch- oder vollautomatisiertes Kfz ist ...

steuerungsfähig

verkehrsnormentreu

deaktivierungsfähig

übergabefähig

anzeigefähig

hinweisend

# Die neuen Regelungen im StVG – Eigenschaft als Fahrzeugführer

**Gesetzgeber  
definiert**

**§ 1a  
Abs. 3  
StVG**

**Fahrzeugführer**

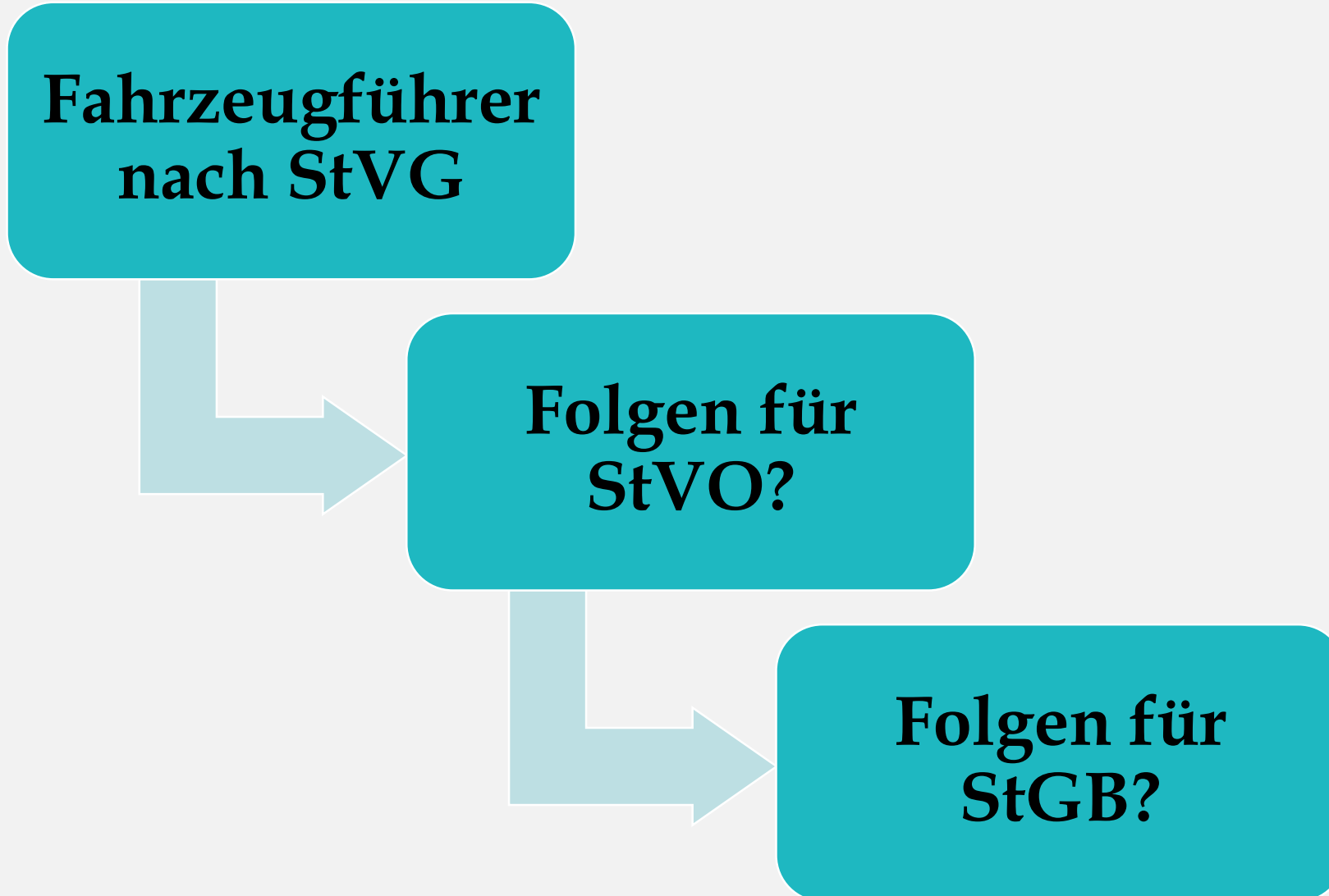


# Die neuen Regelungen im StVG – Eigenschaft als Fahrzeugführer

## § 1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

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

# Die neuen Regelungen im StVG – Eigenschaft als Fahrzeugführer



# Die neuen Regelungen im StVG – Eigenschaft als Fahrzeugführer

Ein Fahrzeug führt, wer es selbst unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskraft unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt, um es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrbewegung durch den Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil zu leiten.

**BGH NJW 1962, 2069**

# Die neuen Regelungen im StVG – Recht zum Abwenden vom Verkehrsgeschehen

**Gesetzgeber regelt**

**§ 1b  
StVG**

**Recht zum  
Abwenden vom  
Verkehrsgeschehen**

# Die neuen Regelungen im StVG – Recht zum Abwenden vom Verkehrsgeschehen

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

(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.



# Die neuen Regelungen im StVG – Recht zum Abwenden vom Verkehrsgeschehen

Erlaubte Abwendung

Wie weit darf  
eine  
Abwendung  
gehen?

In welcher  
Form muss die  
Wahrnehmungsbereitschaft  
gegeben sein?

Wahrnehmungsbereitschaft

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

**Gesetzgeber  
regelt**

**§ 1b  
StVG**

**Verpflichtung  
zur  
Übernahme**

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

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

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die  
Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu  
auffordert oder ...

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

## Was ist eine „Übernahmeaufforderung/Übernahmeverpflichtung“?

- Der Fahrer darf sich zwar bei bestimmungsgemäßer Verwendung des Systems und sicheren Verkehrsverhältnissen nach § 1b StVG grundsätzlich von den Fahraufgaben abwenden.
- Er muss aber dem Fahrgeschehen in zwei Fallgruppen dann wieder Aufmerksamkeit schenken und die Fahrzeugsteuerung übernehmen, wenn er entweder dazu vom System aufgefordert wird oder wenn andere offensichtliche Umstände vorliegen.
- Dadurch bildet der Fahrer eine „Rückfallebene“ für das verkehrssichere Führen des Kfz (= Redundanz)!

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

„Automatisierte Systeme können und werden den  
Fahrzeugführer rechtzeitig zur Übernahme der  
Fahrzeugsteuerung auffordern.“

Begründung, BtagDrucks. 18/11300, S. 12

Der Gesetzgeber verlässt sich mit dieser Aussage zu 100 % auf  
die Fahrzeughersteller und macht sich von ihnen abhängig.



# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

„Hoch- und vollautomatisierte Systeme kennen ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung auf.“

Begründung, BtagDrucks. 18/11300, S. 14

Der Gesetzgeber verlässt sich mit dieser Aussage zu 100 % auf die Fahrzeughersteller und macht sich von ihnen abhängig.

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

## Die Problematik zwischen „können und dürfen“

- Der Fahrer muss daher trotz allem faktisch erstens die Systeme ständig überwachen, um die Steuerung nach Aufforderung oder im Notfall „unverzüglich“ übernehmen zu können und zweitens die Verkehrslage.
- Aus diesem Grund ist auch weiterhin eine stetige „Grundaufmerksamkeit“ erforderlich.
- D. h., technisch ist es zwar möglich, sich während des Führens eines Kfz vom Fahrgeschehen zumindest teilweise abzuwenden, rechtlich ist dies aber nach geltender Rechtslage der Grundregel des § 1 Abs. 1 StVO („ständige Vorsicht“ = stetige Aufmerksamkeit) nicht zulässig. Diese Grundregel kann vom Gesetzgeber nicht geändert werden, ohne den Sinn der StVO massiv in Frage zu stellen.

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 1

## Was bedeutet „unverzüglich“?

- Unverzüglich = ohne schuldhaftes Zögern.
- Wann ist ein Zögern verschuldet?
- Juristische Problematik wird überlagert von verkehrspsychologischer Problematik.

**Ist diese Situation denkbar?**





# Die Übernahmespflicht als juristisches und verkehrspsychologisches Problem

## **Simulatorstudie der Unfallforschung der deutschen Versicherer (UDV)**

- Studie im Fahrsimulator mit 60 Probanden
- Autobahn-Szenarien
- Nebenaufgaben auf Tablet-PC
- Zusammenfassendes Video auf:  
<http://www.3sat.de/mediathek/?mode=play&obj=686>

75

Unfallforschung  
der Versicherer







CAMERA01  
CAMERA03



CAMERA02  
CAMERA04



2005.06.07



16:18:26

Unfallforschung  
der Versicherer



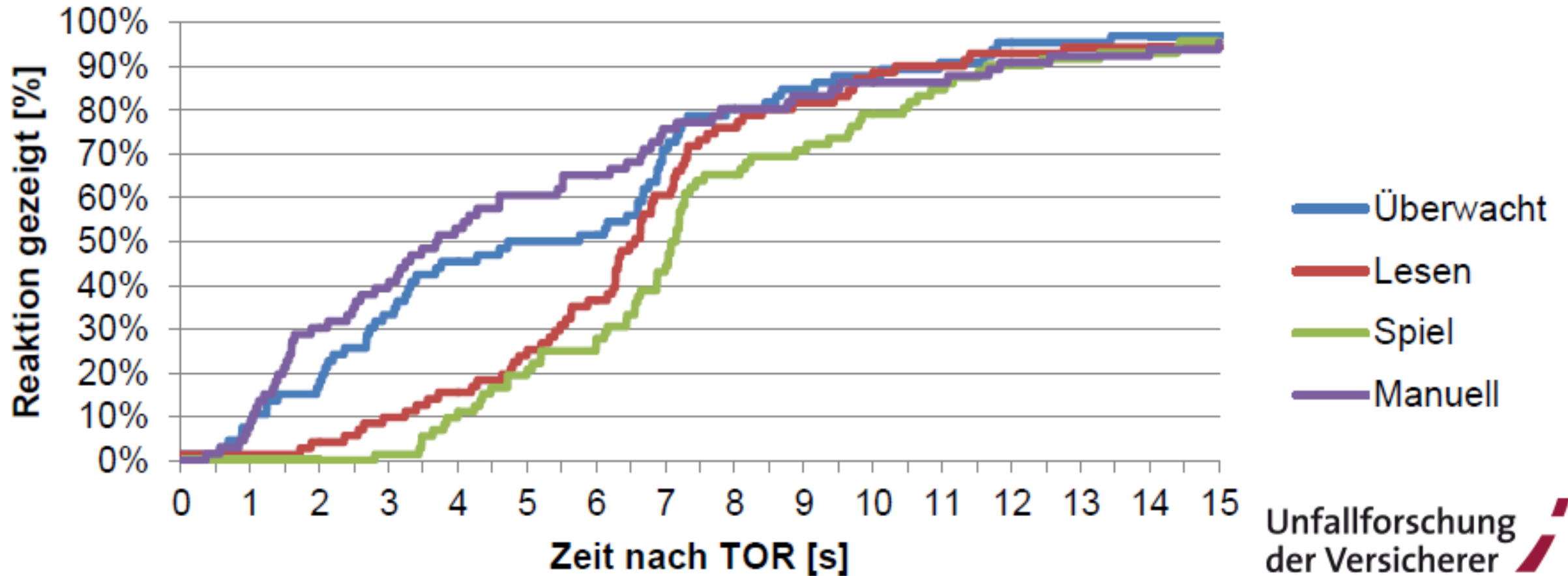
# Die Übernahmepflicht als juristisches und verkehrspsychologisches Problem

## **Simulatorstudie der Unfallforschung der deutschen Versicherer (UDV)**

1. In welcher Zeit kann die manuelle Steuerung über das Fahrzeug nach einer Phase der hochautomatisierten Fahrt wieder übernommen werden?
2. In welcher Weise hängt diese Zeit von der Komplexität der Fahrsituation, sowie von der Komplexität einer Nebenaufgabe ab?

# Die Übernahme pflicht als juristisches und verkehrspsychologisches Problem

## Blick in den Spiegel



# Die Übernahme pflicht als juristisches und verkehrspsychologisches Problem

## Ergebnisse der Simulatorstudie der UDV

Unfallforschung  
der Versicherer



- 90% der Fahrer richten nach einer Fahrt mit hoher Ablenkung nach 3-4 Sekunden das erste Mal den Blick wieder auf die Straße,
- nach 6-7 Sekunden haben sie wieder die Hände am Lenkrad und die Füße an den Pedalen,
- nach 7-8 Sekunden schalten sie die Automation ab,
- für das Erfassen der Fahrsituation und den ersten Blick in den Spiegel und auf die Geschwindigkeitsanzeige benötigen sie allerdings 12-15 Sekunden!

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 2

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

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

2. 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.



# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 2

## Was sind „offensichtliche Umstände“?

- Diese in vielerlei Hinsicht möglichen Verkehrssituationen sind bislang nicht einmal ansatzweise geregelt und müssten daher, wenn die Vorschrift nicht mittels einer Verordnung verfeinert wird, von der Rechtsprechung im Zusammenwirken mit der Kommentarliteratur auf mühsame Weise von Fall zu Fall festgelegt werden.
- Der Fahrer darf in keinem möglichen Fall fahruntüchtig sein.

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 2

## Was bedeutet „erkennt“ und „erkennen muss“?

- Der Gesetzgeber spricht in diesen beiden Varianten die kognitiven Fähigkeiten eines Fahrzeugführers an.
- Fallgruppen der jeweiligen Pflicht zum „Erkennen“ müssten von der Rechtsprechung – in Anlehnung an die Rechtsprechung zur angepassten Geschwindigkeit (§ 3 Abs. 1 StVO) oder zur Handynutzung (§ 23 Abs. 1a StVO) – über einen Zeitraum von vielen Jahren gebildet werden. Rechtssicherheit gäbe es bis dahin nicht.

# Die neuen Regelungen im StVG – die Übernahmepflicht Alternative 2

## **Inhaltlicher Widerspruch Abs. 1 zu Abs. 2 Nr. 2**

- Die Übernahmepflicht in der Alternative 2 des Abs. 2 steht in einem inhaltlichen Widerspruch zum Recht der Abwendung vom Verkehrsgeschehen aus Abs. 1.
- Demnach darf keine vollständige Abwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgen.

# Die neuen Regelungen im StVG – Speicherung und Nutzung von Daten

**Gesetzgeber  
regelt**

**§ 63a  
StVG**

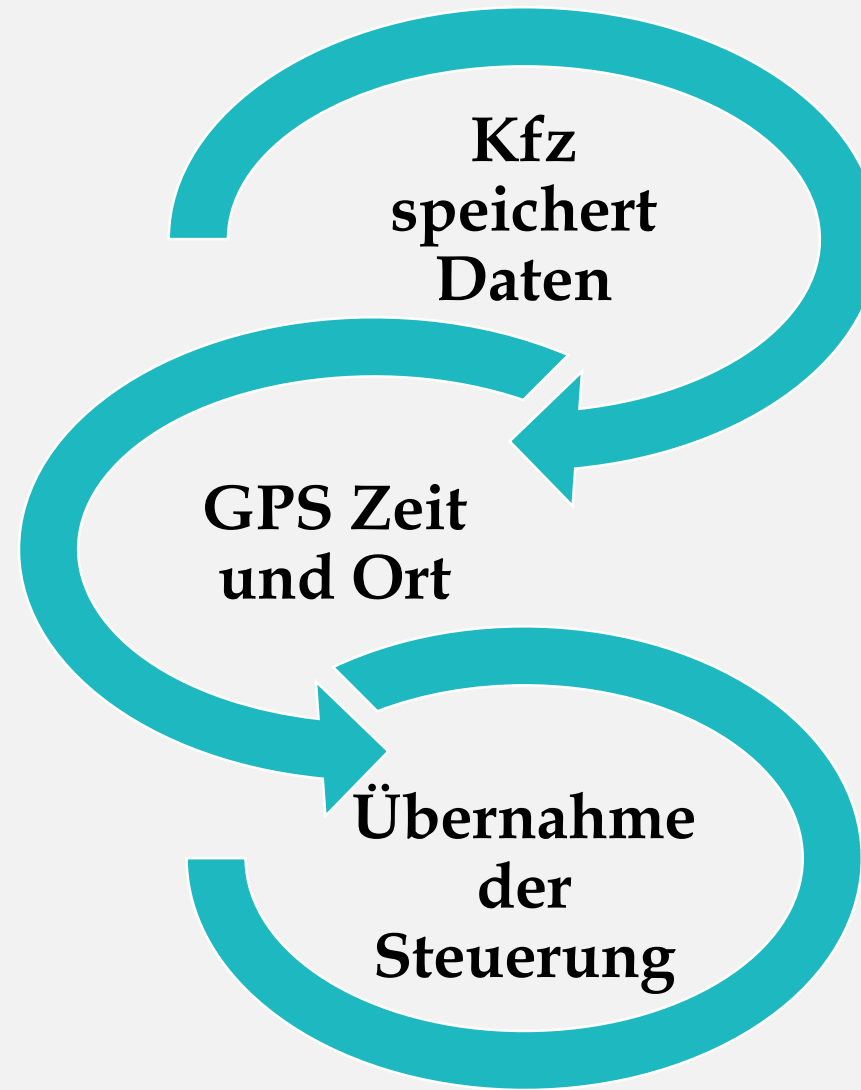
**Nutzung  
der Daten**

# Die neuen Regelungen im StVG – Speicherung und Nutzung von Daten

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

(1) Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.

# Die neuen Regelungen im StVG – Speicherung und Nutzung von Daten





# Die neuen Regelungen im StVG – Speicherung und Nutzung von Daten

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

(2) Die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten dürfen den nach Landesrecht für die Ahndung von Verkehrsverstößen zuständigen Behörden auf deren Verlangen übermittelt werden. Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung ist auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit dem durch diese Behörden geführten Verfahren der eingeleiteten Kontrolle notwendig ist. ..

# Die neuen Regelungen im StVG – Speicherung und Nutzung von Daten



# Grundsätzliche Problembereiche

## Ungeregelte Bereiche

- Technische Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Breitband-Datennetzes.
- Automatisiertes Fahren im Mischverkehr.
- Car-to-X-Kommunikation in Echtzeit.
- Internationale Vereinbarungen.
- Verantwortung für Regelübertretungen.
- Haftungsfreizeichnungen und -ausschlüsse.
- Produkthaftung.

# Juristische Probleme

- Maßstab der Fahrlässigkeit nach Strafrecht.
- Verhalten von Maschinen in Notstands-, d. h. den so genannten „Dilemmasituationen“ (§ 34 StGB, § 16 OWiG).
- Dateneigentum und Datenschutz (BDSG, EU-Datenschutz-GrundVO).

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

**Der DVR hat folgende Vorstandsbeschlüsse gefasst  
(08.11.2017):**

1. Das Fahrverhalten automatisierter Systeme, soll sich nicht von dem für natürliche Personen vorgeschriebenen Fahrverhalten unterscheiden, sofern die Fahrzeuge für Dritte nicht als automatisiert fahrende Fahrzeuge erkennbar sind (z. B. aufgrund des geringeren Abstandes bei Platooning).

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

2. Bei der Zulassung der automatisierten Systeme ist in jedem Einzelfall abzuwägen, ob der zu erwartende Sicherheitsgewinn insgesamt mögliche Risiken überwiegt.



# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

3. Es sollen weitere Möglichkeiten eröffnet werden, den Sicherheitsgewinn der Fahrfunktionen vor deren Genehmigung zu ermitteln. Nach deren Zulassung sind die neuen Technologien durch Feldbeobachtungen zu sichern.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

4. Vom Gesetzgeber sollten die gesetzlichen Grundlagen sowie Kriterien entwickelt werden, auf deren Basis hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen vor einer endgültigen Genehmigung im Realbetrieb getestet werden können.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

5. Bei Zulassung von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen über Ausnahmegenehmigung sind angemessene Anforderungen an die konventionelle Fahrzeugtechnik zu stellen, die sich an den Standards der technischen Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) orientieren.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

6. Um die sichere Bedienung automatisierter Fahrfunktionen zu gewährleisten, werden Hersteller, Normierungsorganisationen und Gesetzgeber aufgefordert, einheitliche
- Begriffe und Definitionen,
  - Bedienprinzipien,
  - Warnungen und Aufforderungen an die Nutzenden automatisierter Fahrfunktionen zu erarbeiten.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

7. Die Auto Fahrenden sind ausreichend darüber zu informieren, welche Systemgrenzen bestehen und unter welchen Umständen und auf welche Weise Übernahmeaufforderungen durch das System erfolgen werden und wie darauf zu reagieren ist.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

8. Es sind geeignete technische und kommunikative Maßnahmen (Mensch-Maschine-Schnittstelle) vorzusehen, damit Fahrfunktionen nicht irrtümlich oder missbräuchlich verwendet werden können.



# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

9. Der DVR fordert, den Begriff „Wahrnehmungsbereitschaft des oder der Fahrzeugführenden“ durch eine fachlich begründete Beschreibung der Mindestanforderungen an das Führen von Kraftfahrzeugen unter definierten Graden der Fahrzeugautomation zu ersetzen. Die Gegebenheiten für „offensichtliche Umstände“ und „bestimmungsgemäße Verwendung“ sind zu definieren.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

10. Der DVR empfiehlt dem Gesetzgeber Rahmenbedingungen zu schaffen, durch die automatisierte Fahrzeuge, die in einen Unfall verwickelt sind, bei der polizeilichen Unfallaufnahme, unter anderem über die Fahrzeugidentifikationsnummer, identifiziert und im öffentlichen Interesse die Unfälle gesondert ausgewertet werden.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

11. Es ist sicherzustellen, dass Änderungen der Software, die das Sicherheitsverhalten beeinflussen können, von der zuständigen Genehmigungsbehörde freigegeben werden und deren Software-Integrität im Rahmen der Hauptuntersuchung überprüft wird. Darüber hinaus sind diese Updates nachvollziehbar in den Fahrzeugen zu dokumentieren. Datenschutz und Datensicherheit sind zu gewährleisten. Sicherheitsrelevante Software-Updates müssen über die gesamte Fahrzeuglebensdauer zur Verfügung stehen.

Halter/-in bzw. Nutzer/-in sollten vom System informiert werden, wenn ein Software-Update ansteht. Sie sollten zudem die Möglichkeit haben, das Update zeitlich begrenzt zu verschieben.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

12. Der Gesetzgeber soll dafür Sorge tragen, dass die erforderlichen fahrzeugspezifischen Diagnose-Informationen sowie Soll-Daten geliefert und die Prüf- und Messmittel vorgeschrieben werden, die es ermöglichen, insbesondere auch die hoch- und vollautomatisierten Fahrzeuge hinsichtlich der Ausführung, des Zustands, der Funktion und der Wirkung ihrer Bauteile und Systeme einschließlich der Software-Integrität im Rahmen der Hauptuntersuchung ordnungsgemäß zu überprüfen.

# Vorschläge des DVR zur Problemlösung

---

13. Bei Zulassung von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen über Ausnahmegenehmigung sind angemessene Anforderungen an die konventionelle Fahrzeugtechnik zu stellen, die sich an den Standards der technischen Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) orientieren.

# Fazit

1. Das Thema „automatisiertes Fahren“ ist zukunftsweisend und besitzt ein großes Potenzial zum Schutz von Menschen und Sachgütern.
2. Die ersten rechtlichen Regelungen sind unvollkommen, bedeuten aber einen Schritt in die richtige Richtung.
3. Erste signifikante Erfolge können auf Autobahnen erreicht werden, flächendeckend aber nicht ohne Einführung eines generellen Tempolimits.
4. Ohne große interdisziplinäre Anstrengungen technischer, pädagogischer, psychologischer und juristischer Art kann das Vorhaben, ein neues Level der Verkehrssicherheit zu erreichen, nicht gelingen.



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**



**Haben Sie noch ...**



# Aktuelle Forschung zum Thema

## Einschlägiges Forschungsprojekt der UDV

- Übernahmezeiten beim hochautomatisierten Fahren, aus der Reihe „Unfallforschung kompakt“, bearbeitet durch: Lehrstuhl für Ingenieur- und Verkehrspsychologie Institut für Psychologie, TU Braunschweig M. Sc. Tobias Vogelpohl, Prof. Dr. Mark Vollrath, Berlin 2016

# Aktuelle Forschung zum Thema

## **Einschlägige Forschungsprojekte der BASt**

- Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern: Einfluss zunehmender Fahrzeugautomatisierung (82.629)
- Untersuchung fahrerspezifischer Aspekte beim hochautomatisierten Fahren (82.628)
- Grundlagenprojekt: Infrastrukturbedarf automatisierten Fahrens (82.623)

# Informationsquellen Internet

- <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2017/084-dobrindt-bericht-der-ethik-kommission.html>
- <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2015/09/2015-09-16-o-top-automatisiertes-fahren.html;jsessionid=628ABC0F9DB799AC2E621E227B75AE8.s7t2?nn=694676>
- <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/092-dobrindt-strategie-automatisiertes-vernetztes-fahren.html?nn=12830>
- <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/044-dobrindt-automatisiertes-fahren.html>
- <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2017/01/2017-01-25-automatisiertes-fahren.html>
- <http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw12-pa-verkehr-automatisiert-fahren/497574>

# Weitere Informationsquellen

**Arzt/Ruth-Schumacher**, Zulassungsrechtliche Rahmenbedingungen der Fahrzeugautomatisierung, in: NZV 2017, S. 57 ff.

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.)**, „Maßnahmenplan automatisiertes und vernetztes Fahren“, Berlin 2017

**Gasser, Tom M.; Arzt, Clemens; Ayoubi, Mihir; Bartels, Arne; Bürkle, Lutz; Eier, Jana; Flemisch, Frank; Häcker, Dirk; Hesse, Tobias; Huber, Werner; Lotz, Christine; Maurer, Markus; Ruth-Schumacher, Simone; Schwarz, Jürgen; Vogt, Wolfgang**: Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung. Gemeinsamer Schlussbericht der BASt-Projektgruppe „Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung“ Dokumententeil 1. Wirtschaftsverlag NW, Bergisch Gladbach, 2012 (Heft F 83), kostenloser Download unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/587/pdf/F83.pdf>

**Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz (Hrsg.)**, Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge – Beiträge zur 2. Würzburger Tagung zum Technikrecht im Oktober 2014, Baden-Baden 2015

**Lütkes/Bachmeier/Müller/Rebler (Hrsg.)**, Großkommentar Straßenverkehr, Luchterhand Verlag, Stand: November 2017, Kommentierung der §§ 1a – 1c StVG

**Maurer, M., Gerdes, J.C., Lenz, B., Winner, H. (Hrsg.)**, Autonomes Fahren, Berlin 2015, kostenloser Download unter <http://www.springer.com/de/book/9783662458532>

**National Highway Traffic Safety Administration**, Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles, 2016, kostenloser Download unter [https://one.nhtsa.gov/.../Federal\\_Automated\\_Vehicles\\_Policy.pdf](https://one.nhtsa.gov/.../Federal_Automated_Vehicles_Policy.pdf)

**Oppermann, B./Stender-Vorwachs, J. (Hrsg.)**, Autonomes Fahren, München 2017

# Fachinformationen



Autor: Prof. Dr. jur. Dieter Müller

- Vorsitzender des juristischen Beirats des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), beratendes Mitglied des Vorstands des DVR
- Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Verkehrswacht

Erreichbarkeit:

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

Am Strehlaer Wasser 53, 02625 Bautzen

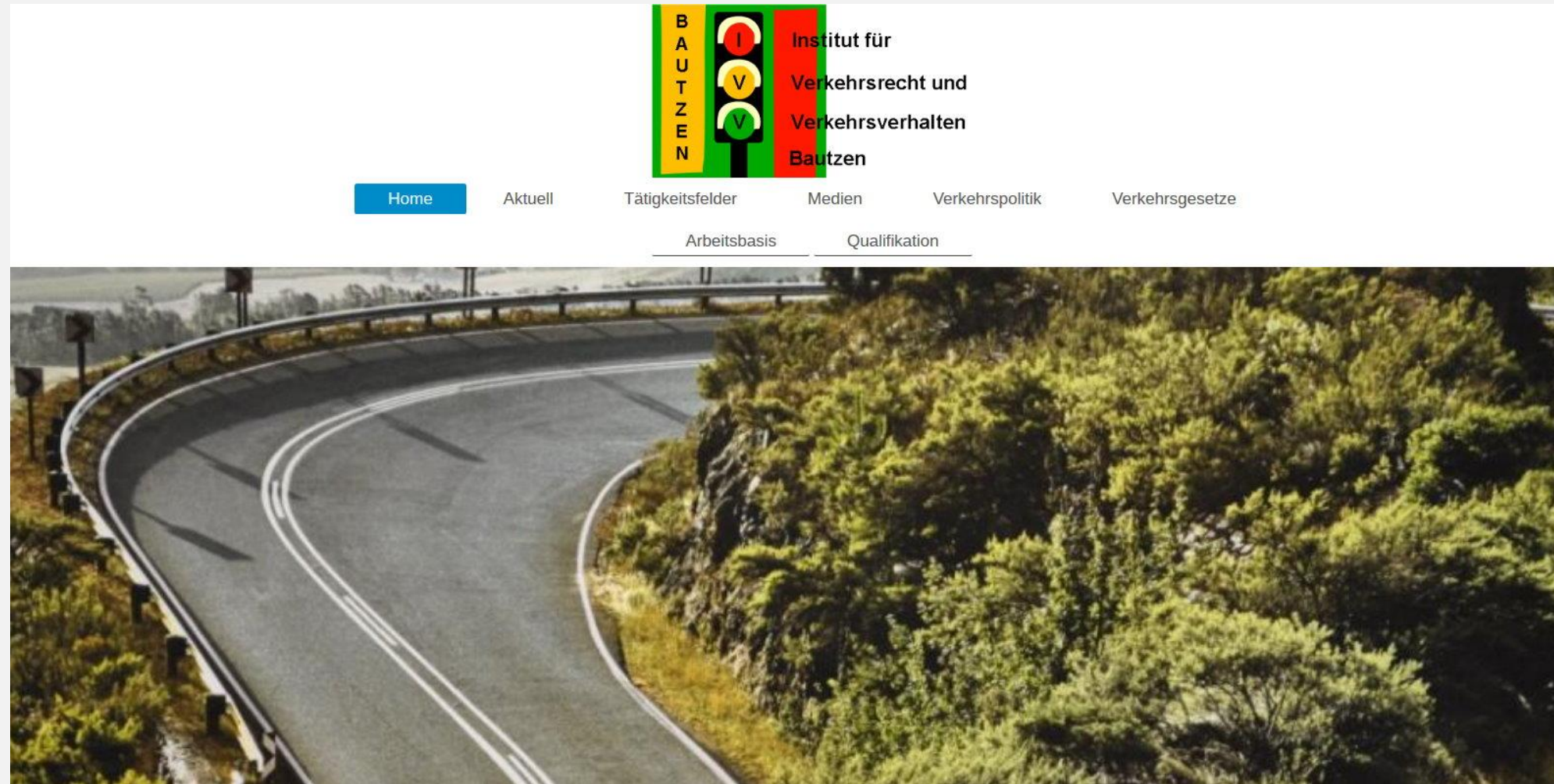
Tel.: 03591-326250, Mail: [ivvb@ivvbautzen.de](mailto:ivvb@ivvbautzen.de)

Website: <http://www.ivvbautzen.de/>

Facebook: <https://www.facebook.com/ivvbautzen/?ref=bookmarks>



# Fachinformationen: Website IVV Bautzen



<http://www.ivvbautzen.de/>