



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	501 65	Datum
2021- 0.628.946	UV/GSt/PR/SP	Stefanie Pressinger	DW 12818	DW 142818			03.12.2021

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (2. Novelle zur AutomatFahrV)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs:

Automatisiertes Fahren beinhaltet das selbständige zielgerichtete Fahren eines Fahrzeuges im realen Verkehr ohne Eingriff der FahrerInnen und hält seit 2016 schrittweise Einzug in unser Verkehrssystem. Das bedingt eine stärkere Vernetzung zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, wodurch ein effizienteres und sichereres Verkehrsgeschehen erreicht werden soll.

Der oa Verordnungsentwurf stellt eine Ausnahmeverordnung von den sonst verpflichtenden Anforderungen für die Zulassung bzw Typengenehmigung von Fahrzeugen dar, durch die in Zukunft neue Anwendungsfälle des automatisierten Fahrens (use cases) für Testzwecke geregelt werden sollen. Die bisher vorgeschriebenen Testkilometer werden durch im Vorfeld verpflichtende sowohl real als auch virtuell zu testende Anwendungsfälle ersetzt. Die Anwendungsfälle müssen im Vorfeld durch eine Streckenanalyse, eine Risikobewertung und ein Risikomanagement konkret definiert werden. Die Anforderungen an Lenker und Lenkerinnen von Testfahrzeugen werden durch vorgeschriebene Fahrsicherheitstrainings erhöht. In Zukunft kommt es zum Einsatz von straßen- und gebäudeseitigen Sensoren sowie Systemkomponenten in- und außerhalb des Testfahrzeuges. Automatisierte Arbeitsmaschinen werden erstmals im Rahmen der Verordnung erfasst.

Das Wichtigste in Kürze:

- Einerseits wird positiv bewertet, dass durch die vorliegende Verordnung dem technischen Fortschritt Rechnung getragen wird. Andererseits ist zu fordern, dass die durch den Einsatz des automatisierten Fahrens zu erwartenden Änderungen nicht zu Lasten der Fahrerinnen und Fahrer gehen. Wie bereits in früheren Stellungnahmen aufgezeigt, geht es der BAK hier vor allem um die Frage nach der Verantwortlichkeit im Falle von Fehlfunktionen der technischen bzw. elektronischen Ausrüstung der Fahrzeuge. Besonders wichtig sind Haftungsfragen bezüglich der LenkerInnen oder ZulassungsbesitzerInnen bei Abgabe der Fahraufgaben an das Assistenzsystem.
- Begrüßenswert ist, dass die Tätigkeit der Testfahrerinnen und Testfahrer künftig durch erhöhte Anforderungen (spezielle Fahrsicherheitstrainings) aufgewertet werden soll. Da diese Anforderungen allerdings nicht für Personen gelten sollen, die schon bisher als TestfahrerInnen eingesetzt waren, bedarf es hier einer Regelung, die Mindestanfordernisse für bisher getätigte Testfahrten festlegt (beispielsweise einer Mindestanzahl an gefahrenen Kilometern oder Teststunden). Die BAK fordert hier grundsätzlich eine Übernahme der Ausbildungs- bzw. Trainingskosten durch die ArbeitgeberInnen.
- Die im Rahmen der Verordnung festgelegten Geschwindigkeitsobergrenzen im Bereich der Personen- und Güterbeförderung mit 50 km/h werden aus Gründen der Verkehrssicherheit als viel zu hoch erachtet und daher empfohlen diese auf maximal 30 km/h zu senken.
- Auch im Bereich des automatisierten Parkservice ist die jetzt vorgesehene Geschwindigkeit von 10 km/h zu hoch und sollte auf 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit) begrenzt werden.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:**Zu Z 1 (§ 1 Abs 3 Z 2 lit i)**

Bisher musste beim Ansuchen um eine Testgenehmigung die genaue Teststrecke bekannt gegeben werden. Nach dem Wortlaut der neuen Verordnung würde die Nennung eines nicht genauer definierten Testgebietes ausreichen. Dies wird seitens der BAK kritisch gesehen, da dies keine Rückschlüsse auf die Größe und Beschaffenheit des Testgebietes zulässt. Ohne Mindestanforderungen stellt sich auch die Frage, wie sich durch Tests gewonnene Daten künftig vergleichen lassen, wenn es keine definierten Mindestangaben zum Testgebiet gibt. Daher wird empfohlen den Wortlaut von lit i „geplante Teststrecke oder geplantes Testgebiet“ um den Wortlaut „sowie eine Risikoanalyse“ zu ergänzen.

Zu Z 2 (§ 1 Abs 4)

Die Regelung, dass Testsysteme künftig in der Simulation und auf privatem Gelände unter verschiedensten Verhältnissen getestet und für sicher befunden werden müssen, ist zu begrüßen. Ebenso, dass die Testergebnisse durch eine Streckenanalyse, eine Risikobewertung und ein Risikomanagement festgehalten werden. Erfreulich ist darüber

hinaus, dass Benachteiligungen, Einschränkungen und zusätzliche Risiken für andere VerkehrsteilnehmerInnen (RadfahrerInnen und FußgängerInnen) auszuschließen sind.

Zu Z 3 (§ 3 Abs 3)

Die neue Vorgabe, dass TestfahrerInnen jetzt einen nicht näher konkretisierten Nachweis über ein absolviertes Fahrsicherheitstraining zu erbringen haben, ist aus Sicht der BAK zu allgemein gehalten. Vielmehr müsste definiert werden, in welcher Form und Dauer entsprechende Ausbildungsmaßnahmen absolviert und nachgewiesen werden müssen. Da diese Anforderungen allerdings nicht für Personen gelten sollen, die schon bisher als TestfahrerInnen eingesetzt waren, bedarf es hier einer Regelung, die Mindestanfordernisse für bisher getätigte Testfahrten festlegt (beispielsweise einer Mindestanzahl an gefahrenen Kilometern oder Teststunden). Diese müssen erfüllt sein, um kein Fahrsicherheitstraining nachweisen zu müssen. Darüber hinaus fordert die BAK in diesem Zusammenhang eine klare Regelung, welche die Übernahme der Ausbildungskosten durch die ArbeitgeberInnen festlegt.

Zu Z 9 (§ 7 Abs 8)

Die künftige Berücksichtigung von Fahrgästen mit Rollstühlen im Testbetrieb wird durch die BAK begrüßt, allerdings sollten auch Personen mit Kinderwägen sowie Fahrgäste mit Stehplätzen berücksichtigt werden, um für diesen Personenkreis Ergebnisse und Erfahrungen für den Echtbetrieb gewinnen zu können.

Zu Z 10 (§ 7a Abs 1)

Eine Geschwindigkeit von 50 km/h wird im Bereich der Personenkraftwagen als zu hoch abgelehnt. Im Sinne der Verkehrssicherheit wäre es sinnvoll, zunächst Testfahrten mit maximal 30 km/h zu evaluieren und erst in einem zweiten Schritt die Testgeschwindigkeit anzuheben.

Zu Z 10 (§ 7a Abs 5 und § 7b Abs 5)

Aus Sicht der BAK besteht hier aufgrund unbestimmter Begrifflichkeiten Nachbesserungsbedarf. So sollte definiert werden, was unter einer kritischen Situation zu verstehen ist, damit die/der LenkerIn nachvollziehen kann, wann sie/er verpflichtet ist, einzugreifen. Zudem sollte festgelegt werden, wo sich die Notfallvorrichtung befinden muss, damit hier ein nachvollziehbarer Standard gewährleistet ist.

Zu Z 10 (§ 7b Abs 1)

In diesem neuen Abschnitt wird ebenfalls eine Geschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit als zu hoch befunden wird.

Zu Z 10 (§ 7b Abs 2)

Hier sollte aus Sicht der BAK ausdrücklich festgelegt werden, dass es sich im Rahmen der Testungen um nicht gewerblichen Güterverkehr analog zu den Bestimmungen im Bereich der Personenbeförderung handelt. Zur Klarstellung sollte in § 7b Abs 7 ergänzt werden, dass der gewerbliche Transport nicht nur von Gefahrgut sondern überhaupt der gewerbliche Transport jeglicher Güter im Rahmen von Testfahrten nicht zulässig ist.

Zu Z 12 (§ 8a Abs 4)

Die BAK ist grundsätzlich der Meinung, dass die Kosten für die Adaption der Verkehrsinfrastruktur von den HerstellerInnen und NutzerInnen der automatisierten Fahrzeuge getragen werden müssen und eine jahrelange Subvention durch die Allgemeinheit abgelehnt wird. Hier betrifft dies die Kosten für vorgesehene externe straßenseitige Sensoren zur Unterstützung der automatisierten Fahrfunktion.

Zu Z 12 (§ 8a Abs 7)

Gegen eine Testung auf Autobahnen, Schnellstraßen sowie Auf- und Abfahrten ist generell nichts einzuwenden, allerdings sollte nach Meinung der BAK klarer formuliert sein, dass in allen Anwendungsfällen immer eine Freigabe der Asfinag vorzuliegen hat. Dies geht aus dem vorliegenden Entwurf nicht eindeutig hervor. Die Bestimmung könnte in der vorliegenden Form so gelesen werden, dass die Freigabe der Asfinag nur für die Auf- und Abfahrten eingeholt werden muss.

Zu Z 15 (§ 9a Abs 1)

In Abs 1 wird vorgesehen, dass der automatisierte Parkservice bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 10 km/h verwendet werden darf. Aus Sicht der BAK erscheint diese Geschwindigkeit zu hoch angesetzt, da beispielsweise die Bestimmungen in der StVO (§ 76b Abs 3) zur „Wohnstraße“ vorsehen, dass Fahrzeuge diese nur mit „Schrittgeschwindigkeit“ befahren dürfen. Es wird daher angeregt, dem automatisierten Parkservice eine maximale Geschwindigkeit von 5 km/h bzw ebenfalls Schrittgeschwindigkeit vorzuschreiben.

Zu Z 15 (§ 9a Abs 4)

Auch hier ist die BAK der Meinung, dass die Kosten für die Adaption der Verkehrsinfrastruktur von den HerstellerInnen und NutzerInnen der automatisierten Fahrzeuge getragen werden müssen und eine jahrelange Subvention durch die Allgemeinheit abgelehnt wird. Hier betrifft dies die Kosten für vorgesehene straßen- oder gebäudeseitige Sensoren sowie Systemkomponenten innerhalb und außerhalb des Fahrzeuges.

Zu Z 15 (§ 9a Abs 7)

Hier empfiehlt die BAK, die ausdrückliche Feststellung, dass Kommunikationseinrichtungen des Testsystems zwischen Fahrzeug und Infrastruktur dem Stand der Technik entsprechen, gegen unberechtigte Zugriffe von außen geschützt werden und jedenfalls den TestfahrerInnen im Testbetrieb jederzeit zur Verfügung stehen müssen.

Es ist ausdrücklich festzuhalten, dass die BAK zum wiederholten mal die Forderung erhebt, dass Haftungsfragen überdacht werden und die LenkerInnenverantwortung hin zur HerstellerInnenverantwortung verschoben werden muss, wenn derartige Assistenzsysteme, egal in welchem Bereich, bestimmungs- bzw ordnungsgemäß eingesetzt werden. Die BAK lehnt die bisherige Vorgangsweise des Gesetzgebers ab, dass die LenkerInnen – trotz Einsatz der unterschiedlichsten Assistenzsysteme, die sie von verschiedenen Lenkerpflichten befreien sollen – stets als primär verantwortlich erklärt werden, in zum Teil unvorhersehbaren Notsituationen ihre Fahraufgaben unverzüglich wieder zu übernehmen. Generell sollten nach

Ansicht der BAK diese Bestimmungen über das automatisierte Fahren nach der Zielsetzung festgelegt werden, dass die Technik die FahrerInnen entlasten sollte, und nicht, wie bisher legislativ vorgesehen, dass die Technik die gesamte Verantwortung an den Fahrer oder die Fahrerin abgibt.

Das könnte auch dazu führen, dass Versicherungsunternehmen außerhalb der Testfahrten überlegen, im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung bzw der Kfz-Kaskoversicherung Leistungsausschlüsse festzusetzen oder erhöhte Prämien für Fahrzeuge vorzusehen, „in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind“, weil es zu einer höheren Unfallhäufigkeit durch LenkerInnen kommt, die nicht rasch genug („unverzögerlich“) auf „kritische Situationen“ reagieren können.

Abschließend noch ein paar **allgemeine Anmerkungen**, die beim Ausbau eines rechtlichen Rahmens für die Einführung automatisierter Fahrzeuge in den Alltagsbetrieb, Beachtung finden sollten. Gerade im Mobilitätsbereich braucht es einen proaktiven Umgang mit technologischen Innovationen, da Verkehrsinfrastrukturen sehr pfadabhängig sind und die hier zu treffenden Entscheidungen jahre- bis jahrzehntelange Auswirkungen haben werden.

Bereits für das Stadium des Testbetriebes wird empfohlen, dass dieser überwiegend auf die Beförderung von Personengruppen (in Sammeltaxis oder Kleinbussen), nicht Einzelpersonen, zugeschnitten werden sollte, um durch energiesparendes Fahren und effiziente Wartung, tatsächliche ökologische Effizienzsteigerungen zu erzielen.

Ein wesentlicher Punkt betrifft auch das Testen und Entwickeln der Sensorik und der begleitenden Softwareanwendungen. Hier sollte nicht nur auf den Schutz von aktiven VerkehrsteilnehmerInnen geachtet, sondern auch den Gefahren algorithmischer Diskriminierung vorgebeugt werden. Im Probebetrieb wurden zum Beispiel dunkelhäutige Personen deutlich schlechter von Fahrzeugen erkannt.

Vor diesen Hintergründen empfiehlt sich daher nur ein demokratisch kontrolliertes, ganzheitlich gedachtes Mobilitätssystem.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

