

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Automatisiertes Fahren (Strafrechtliche Fragen)

---

Sicherheit im Straßenverkehr im Zusammenhang mit hoch- und vollautomatisiertem Fahren wird auch durch das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht gewährleistet. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Arbeitskreis:

1. Die durch hoch- und vollautomatisiertes Fahren aufgeworfenen neuen Fragestellungen sind auf der Grundlage des bisherigen Strafrechts zu lösen. Es bedarf keines Sonderstrafrechts. Derzeit ist auch ein Unternehmensstrafrecht insoweit nicht erforderlich.
2. Die bereits erfolgte frühzeitige Schaffung eines Rahmens für das automatisierte Fahren höherer Stufen wird ausdrücklich begrüßt. Die derzeitige gesetzliche Regelung der Pflichtenstellung des Fahrzeugführers beim hoch- und vollautomatisierten Fahren (§ 1b StVG) ist, trotz mancher Bedenken – z.B. hinsichtlich des Spannungsverhältnisses von Abwendungsbefugnis und Wahrnehmungsbereitschaft – bezüglich ihrer praktischen Handhabbarkeit, grundsätzlich ausreichend. Die weitere Klärung obliegt der Judikatur und Rechtsdogmatik.
3. Die Einführung des Fahrmodusspeichers durch § 63a StVG wird begrüßt. Zur Aufklärung von Delikten ist darüber hinaus jedenfalls für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge die dafür erforderliche Unfall- und Ereignisdatenspeicherung vorzusehen. Inhalt und Umfang der für die Unfallrekonstruktion zu speichernden Daten sind zu vereinheitlichen; die zu einer Speicherung führenden Ereignisse und die Schnittstellen sind zu standardisieren. Die Daten müssen jedenfalls auch im Fahrzeug gespeichert werden und aus ihm auslesbar sein.
4. Um eine effektive Verfolgung von Delikten zu gewährleisten, empfiehlt sich die geeignete Kennzeichnung der maximal möglichen Automatisierungsstufe des Fahrzeugs.