

Gesamte Rechtsvorschrift für Automatisiertes Fahren Verordnung, Fassung vom 11.03.2019

Langtitel

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV)
StF: BGBl. II Nr. 402/2016

Änderung

BGBl. II Nr. 66/2019

Präambel/Promulgationsklausel

Aufgrund der §§ 34 Abs. 6, 102 Abs. 3a und 3b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967 zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 67/2016, wird verordnet:

Text

1. Abschnitt

Allgemeines

Anwendungsbereich

§ 1. (1) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind auf Fahrzeuge anzuwenden, die den im 2. oder 3. Abschnitt angeführten Anwendungsfällen entsprechen, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind. Das Verwenden solcher Systeme ist nur zulässig, sofern

1. diese Systeme genehmigt, in Serie und den Anwendungsfällen des 3. Abschnitts zuordenbar sind oder
2. diese Systeme für Testzwecke eingesetzt werden und den Anwendungsfällen des 2. Abschnittes zuordenbar sind.

(2) Diese Systeme müssen so ausgeführt sein, dass die Einhaltung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960), der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV, BGBl. II Nr. 2016/2012) und des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997), bei der Verwendung dieser Systeme, jedenfalls gewährleistet ist.

(3) Fahrzeuge, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte Fahrsysteme vorhanden sind, dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur getestet werden, sofern

1. während der Testfahrten Versicherungsschutz durch einen Haftpflichtversicherer gewährleistet ist und eine schriftliche Bestätigung des Kfz-Haftpflichtversicherers, dass für die Testfahrten im beantragten Umfang Versicherungsschutz nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994, BGBl. Nr. 651/1994) besteht, mitgeführt wird und
2. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vor Durchführung der Testfahrten folgende Daten übermittelt werden:
 - a) Angaben zum geplanten Anwendungsfall
 - b) Name der testenden Einrichtung
 - c) Kontaktperson und Kontaktdaten
 - d) Angaben zum Lenker des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges
 - e) Kennzeichen des für Testfahrten zu verwendenden Fahrzeuges

- f) schriftliche Bestätigung des Kfz-Haftpflichtversicherers, dass für die Testfahrten im beantragten Umfang Versicherungsschutz nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz 1994 (KHVG 1994, BGBl. Nr. 651/1994) besteht
- g) Summe der bisher insgesamt real, virtuell und experimentell gefahrenen Testkilometer mit dem zu testenden System
- h) Beginn und Ende des geplanten Testzeitraumes
- i) geplante Teststrecke
- j) Bedarf an infrastrukturellen Anforderungen.

(4) Systeme für Testzwecke dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn sie im Vorfeld ausreichend getestet worden sind. Wenn entsprechende Nachweise vorgelegt werden, stellt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Testfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eine Bescheinigung aus. Diese Bescheinigung ist bei jeder Testfahrt mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

(5) Testfahrten dürfen in dem vom Antragsteller beantragten Zeitraum durchgeführt werden. Der jeweilige Testzeitraum ist in der Bescheinigung gemäß Abs. 4 anzuführen.

(6) Nach Ende des Testzeitraumes ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein Bericht über die gewonnenen Erkenntnisse zu übermitteln. Insbesondere ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unverzüglich über kritische Situationen bzw. Unfälle und deren Ursachen zu informieren, die während der Testfahrten vorgefallen sind.

(7) Werden Testfahrten auf Autobahnen oder Schnellstraßen durchgeführt, muss der Antragsteller vor den Testfahrten den für das hochrangige Straßennetz zuständigen Straßenerhalter informieren und in die Planung miteinbeziehen. Der örtlich zuständige Landeshauptmann ist schriftlich darüber zu informieren, welche Anwendungsfälle für Testzwecke auf welchen Straßen, in welchen Zeiträumen und mit welchen Fahrzeugen getestet werden sollen.

(8) Werden Testfahrten auf dem niederrangigen Straßennetz durchgeführt, muss der Antragsteller den örtlich zuständigen Landeshauptmann bis spätestens einen Monat vor Beginn der Testfahrt schriftlich darüber informieren, welche Anwendungsfälle für Testzwecke auf welchen Straßen, in welchen Zeiträumen und mit welchen Fahrzeugen getestet werden sollen. Der jeweils zuständige Landeshauptmann hat die Möglichkeit, binnen eines Monats ab Einlangen der Information, allfällige Bedenken zu äußern. Diesen Bedenken ist entsprechend Rechnung zu tragen.

§ 2. Soweit sich in dieser Verordnung verwendete Bezeichnungen auf natürliche Personen beziehen, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter. Bei der Anwendung dieser Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Lenker

§ 3. (1) Fahrzeuge, die mit solchen Systemen ausgerüstet sind, dürfen nur verwendet werden, wenn der Lenker den für ihn vorgesehenen Platz in bestimmungsgemäßer Weise einnimmt.

(2) Der Lenker darf diesen Systemen bestimmte Fahraufgaben übertragen, bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen.

(3) Für Testfahrten dürfen nur solche Lenker eingesetzt werden, die sich nicht mehr in der Probezeit befinden und die entsprechend geschult und mit dem jeweiligen System vertraut sind.

(4) Der Lenker muss seine Zustimmung erteilen, dass während der Testfahrten Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet und gespeichert werden.

Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht zum Verkehr zugelassen sind

§ 4. Fahrzeuge, in denen Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme vorhanden sind, die nicht zum Verkehr zugelassen sind, können mit Probefahrtenkennzeichen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden.

Unfalldatenspeicher

§ 5. (1) In den Fällen des § 1 Abs. 1 Z 2 ist jedes Fahrzeug mit einem Unfalldatenspeicher auszurüsten, der während der Testfahrt auch zu verwenden ist.

(2) Mit dem Unfalldatenspeicher dürfen lediglich Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet werden. Diese Daten dürfen nicht veränderbar sein.

(3) Diese Daten dürfen ausschließlich für Testzwecke und der Rekonstruktion von kritischen Situationen oder Unfällen verwendet werden. In Zusammenhang mit Unfällen sind die unfallbezogenen

Daten für den Zeitraum von 30 Sekunden vor und nach dem Unfall auf Verlangen den Ermittlungsbehörden und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

Testdaten

§ 6. Werden neben den in § 5 erfassten Daten auch Videodaten aufgezeichnet, so ist dafür eine Bewilligung der Datenschutzbehörde im Sinne des § 7 Abs. 3 DSG erforderlich. In diesen Fällen sind die Kennzeichen der erfassten Fahrzeuge und Personen unkenntlich zu machen, außer die Unkenntlichmachung würde dem Testzweck zuwiderlaufen. Aufzeichnungen dürfen nur intern von der Testorganisation verwendet werden. Eine Weitergabe der Daten ist nur im Rahmen des § 1 Abs. 6 und § 5 Abs. 3 zulässig.

2. Abschnitt

Anwendungsfälle für Testzwecke

Autonomer Kleinbus

§ 7. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als autonomer Kleinbus, ein Fahrzeug der Klassen M1, M2 und M3, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 20 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern von Systemen, Forschungseinrichtungen, Verkehrsunternehmen und Betreibern von Kraftfahrlinien getestet werden.

(3) Das System darf auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn vorab mit dem System mindestens 1 000 Testkilometer zurückgelegt worden sind.

(4) Der autonome Kleinbus darf auf einer vordefinierten Teststrecke getestet werden.

(5) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(6) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System deaktiviert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.

(7) Das System darf bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h getestet werden.

(8) Während des Testzeitraumes dürfen Personen ausschließlich auf den vorgesehenen Sitzplätzen und nicht gewerblich befördert werden.

Autobahnpiilot mit automatischem Spurwechsel

§ 8. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahnpiilot mit automatischem Spurwechsel, ein System, das die Längsführung und Quersführung des Fahrzeuges auf Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.

(2) Dieses System darf von Fahrzeugherstellern, Entwicklern des Systems und Forschungseinrichtungen getestet werden.

(3) Das System darf auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur verwendet werden, wenn vorab mit dem System mindestens 10 000 Testkilometer zurückgelegt worden sind.

(4) Sobald der Lenker auf die Autobahn oder Schnellstraße aufgefahren ist und sich in den fließenden Verkehr eingereiht hat, darf er das System aktivieren. Mit der Aktivierung des Systems können folgende Fahraufgaben auf das System übertragen werden:

1. Längsführung des Fahrzeuges, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle
2. Quersführung des Fahrzeuges, wie Spur halten, Spur wechseln, überholen

(5) Rechtzeitig vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.

(6) Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die übertragenen Fahraufgaben unverzüglich wieder übernehmen.

(7) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System deaktiviert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.

(8) Das System darf ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen getestet werden.

(9) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 getestet werden.

Selbstfahrendes Heeresfahrzeug

§ 9. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als selbstfahrendes Heeresfahrzeug, ein Fahrzeug der Klassen N1, N2, N3, T1, T2, T3, T4 und T5, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, alle Fahraufgaben selbst oder teleoperiert zu übernehmen.

(2) Dieses System darf vom Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport getestet werden.

(3) Das System darf auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur getestet werden, wenn vorab mit dem System mindestens 300 Testkilometer zurückgelegt worden sind.

(4) Mit dem System sollen folgende Funktionalitäten getestet werden:

1. autonomes Fahren
2. teleoperiertes Fahren
3. Fahren im Folgemodus (autonomer Konvoi)
4. Fremdkraftlenkanlagen im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 mit rein hydraulischen Übertragungseinrichtungen, rein elektrischen Übertragungseinrichtungen oder Hybrid-Übertragungseinrichtungen.

In allen Fällen der Z 1 bis 4 muss ein Lenker in jedem Testfahrzeug anwesend sein und seine Lenkerpflichten gemäß § 3 wahrnehmen.

(5) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden sämtliche Fahraufgaben auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle Fahrsituationen automatisch zu bewältigen.

(6) Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die übertragenen Fahraufgaben unverzüglich wieder übernehmen.

(7) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System deaktiviert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.

(8) Das System darf auf allen Straßenarten getestet werden.

3. Abschnitt

Anwendungsfälle für genehmigte Systeme in Serie

Einparkhilfe

§ 10. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Einparkhilfe ein System, das die Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken des Fahrzeugs mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 übernehmen kann.

(2) Das System darf ausschließlich zum Ein- und Ausparken des Fahrzeugs verwendet werden.

(3) Sobald der Lenker das System aktiviert, werden einzelne oder sämtliche Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken auf das System übertragen. Das System muss daher in der Lage sein, alle übertragenen Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken automatisch zu bewältigen.

(4) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von den Verpflichtungen den Lenkerplatz einzunehmen und die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben. Solange das System aktiviert ist, muss sich der Lenker in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und den Ein- oder Ausparkvorgang überwachen.

(5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System unverzüglich deaktiviert oder übersteuert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen.

(6) Das System darf nur nach Herstellerangaben und nur bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h verwendet werden.

(7) Das System darf auf allen Straßenarten verwendet werden.

(8) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 verwendet werden.

Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung

§ 11. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung ein System, das die Längsführung des Fahrzeugs, wie beschleunigen, bremsen, anhalten, Abstandskontrolle,

sowie die Querführung des Fahrzeugs zur Spurhaltung mittels automatischer Lenkfunktion im Sinne der ECE-Regelung Nr. 79 auf Autobahnen und Schnellstraßen übernehmen kann.

(2) Sobald der Lenker auf die Autobahn oder Schnellstraße aufgefahren ist und sich in den fließenden Verkehr eingereiht hat, darf er das System aktivieren.

(3) Solange das System aktiviert ist, ist der Lenker von der Verpflichtung die Lenkvorrichtung während des Fahrens mit mindestens einer Hand festzuhalten enthoben.

(4) Rechtzeitig vor einem Spurwechsel, vor Baustellenbereichen und vor Erreichen der Ausfahrt sind die Fahraufgaben wieder vom Lenker zu übernehmen.

(5) Es muss eine Notfallvorrichtung vorhanden sein, mit der das System unverzüglich deaktiviert oder übersteuert werden kann. Wenn es zu einer kritischen Situation kommt, muss der Lenker die Notfallvorrichtung unverzüglich betätigen und die übertragenen Fahraufgaben übernehmen.

(6) Das System darf nur nach Herstellerangaben und ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen, jedoch nicht in Baustellenbereichen, verwendet werden.

(7) Das System darf in Fahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 verwendet werden.

4. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Inkrafttreten

§ 12. § 1 Abs. 1, Abs. 7 und Abs. 8, § 6, die Überschrift des 2. Abschnitts, § 7 Abs. 2, § 9 Abs. 4 und der 3. Abschnitt samt Überschrift jeweils in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 66/2019 treten am 11. März 2019 in Kraft.