

11.05.2024

Stellungnahme der Plattform Shared Mobility zum "Entwurf einer Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erprobung von Kfz mit ferngelenkter Fahrfunktion (StVFernLV)

Die Erprobung von Kfz mit ferngelenkten Fahrfunktionen ist besonders für Shared Mobility Angebote im urbanen Raum zu begrüßen und weist ein hohes Maß an Chancen auf. Folgende Vorteile können autonome oder ferngelenkte Kraftfahrzeuge gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen im Sharing-Betrieb haben:

- **Taxiverkehr & Mietwagen mit Fahrer**
 - Erhöhte Verkehrssicherheit, indem die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann.
- **Carsharing**
 - Vereinfachte Verfügbarmachung eines Fahrzeugs: Das Carsharing-Fahrzeug wird zum Kunden ferngelenkt, danach fährt der Kunde selbst.
 - Vereinfachtes Beenden einer Fahrt am Zielort: Das Carsharing-Fahrzeug wird zu einem Parkplatz ferngelenkt, die Parkplatzsuche entfällt.

Der vorliegende Referentenentwurf beinhaltet bürokratische Hürden, die der praktischen Umsetzung und Erprobung entgegen stehen:

- (1) es ist mit einem Mehraufwand für Halter zu rechnen, welche der Halter nur schwer erbringen kann,
- (2) es ist mit einem Mehraufwand für das KBA zu rechnen, das Genehmigungsprozesse verzögern könnte,
- (3) wird der Halter mit einem Maß an Verantwortung und Risiko belastet, das die Praxiserprobung von ferngesteuerten Fahrzeugen höchst unattraktiv macht.
- (4) ist nicht explizit erlaubt, dass das Zusammenwirken mehrerer Fahrmodi zulässig ist, also ein ferngesteuertes Fahrzeug jederzeit im Regelbetrieb auch manuell gesteuert werden kann. Besonders für den Anwendungsfall Carsharing ist dies Voraussetzung.

Der RefE sieht in StVFernLV §4 (1) nur den Halter in der Pflicht die Betriebserlaubnis zu beantragen, und verlangt in §4 (2) darüber hinaus, dass die Betriebserlaubnis für jedes ferngelenkte Kraftfahrzeug einzeln zu beantragen und zu erteilen ist.

Besonders für Flottenbetreiber stellt dies eine übermäßige Hürde dar und wird eine Erprobung von ferngelenkten Fahrfunktionen praktisch ausschließen.

Wie bei anderen Fahrzeugzulassungsprozessen auch, sollten die Hürden für einzelne Halter niedrig und der zusätzliche Arbeitsaufwand für die Zulassungsbehörden möglichst gering gehalten werden. Um die Hürde für Flottenbetreiber zu senken, sollten genehmigte Fahrzeugtypen (Kombination aus Fahrzeug und technischer Ausrüstung zum Fernlenken) nutzbar gemacht werden. Dies würde auch die Zulassungsbehörde entlasten.

Die hauptsächliche Haftung beim Halter macht die Erprobung zu einem Maße unattraktiv, dass mit einer äußerst geringen Anzahl von Nutzungsfällen zu rechnen ist und die eigentlichen Ziele des StVFernLV ad absurdum führt.

Sowohl der Hersteller der technischen Ausrüstung zum Fernlenken als auch der Fahrzeughersteller müssen hier eine weitaus aktivere Rolle und vergrößerte Verantwortung zukommen. Unter den Vorgaben im Verordnungsentwurf werden Piloten von Herstellern, die gleichzeitig als Halter agieren, bevorzugt, und eine dynamische Erprobung erschwert.

- (1) Die technische Entwicklung, Erprobung und Evaluation kommt den Herstellern zugute und verschafft ihnen die Möglichkeit eines möglichen Wettbewerbsvorteils ihrer Technologie. Soll die Technologie in einem konkreten Anwendungsfall erprobt werden, ist die Zusammenarbeit mit vorhandenen Mobilitätsanbietern sinnvoll. Das erste Interesse der Halter von einem Taxi, Carsharing-Fahrzeug oder eines Mietwagen mit Fahrer, in einem ferngelenkten Fahrzeuges besteht in der einwandfreien Funktion zum Erbringen der eigentlichen Dienste, erst nachgeordnet in einem technischen Erkenntnisgewinn. Dementsprechend sollte die Verantwortung des Piloten dort liegen, wo der größte Nutzen entsteht - bei den Technologieherstellern.
- (2) Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Halter eines bspw. Carsharing-Fahrzeugs über die finanziellen Mittel verfügt, eine Person zum Fernlenken zu beschäftigen. Es ist davon auszugehen, dass die spezifische technische Expertise für das Lenken einer technischen Ausrüstung zum Fernlenken durch den Hersteller herbeigeführt werden muss - besonders im Falle einer Erprobung. Die enge Zusammenarbeit zwischen Hersteller und fernlenkender Person ist also zwingend notwendig. Die Verantwortung beim Halter ist in diesem Fall nicht nachvollziehbar.

Elektrokleinstfahrzeuge

Wie in §1 des Entwurfs des StVFernLV aufgeführt, regelt die Verordnung Kraftfahrzeuge der Klassen M und N im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858. Dennoch möchten die PSM diese Gelegenheit nutzen, um auf die Fahrzeugklasse der Elektrokleinstfahrzeuge hinzuweisen.

Elektrokleinstfahrzeuge verfügen bereits heute über die technologische Möglichkeit von extern auf das Fahrzeug zuzugreifen und beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen durchzusetzen: die Geschwindigkeit von E-Scootern ist auf 20 km/h begrenzt und die Höchstgeschwindigkeit kann nach Zonen angepasst werden, bis hin zum Unterbinden einer Fahrt. Dadurch könnte beispielsweise die Einfahrt in eine Fußgängerzone technisch unterbunden werden. Die Anwendung dieser Technologie ist derzeit in Deutschland nicht erlaubt, im europäischen Ausland jedoch bereits praxiserprobt.

Im Sinne des StVFernLV §2 (7) kann die Reduzierung der Maximalgeschwindigkeit bis hin zur Reduzierung auf 0 km/h als "Versetzen in einen risikominimalen Zustand" beschrieben werden. Dies sollte für Elektrokleinstfahrzeugen automatisiert erlaubt werden.

Anlage 1 weist unter 3.3.2 und 3.3.3 bereits auf die Möglichkeit hin, dass das Fahrzeug selbständig einen risikominimalen Zustand erreichen können muss. Aufgrund der definierten maximalen Höchstgeschwindigkeit von Elektrokleinstfahrzeugen auf 20 km/h sowie der weitgehenden Gleichstellung mit Fahrrädern hinsichtlich der Verkehrsflächennutzung, geht von Elektrokleinstfahrzeugen per se bereits ein minimales Risiko im Vergleich zu Fahrzeugen der Fahrzeugklassen M und N aus. Das Versetzen in einen risikominimalen Zustand sollte daher für Elektrokleinstfahrzeuge erlaubt werden: auf fernlenkende Personen für Elektrokleinstfahrzeuge sowie auf verpflichtende Sensorik und Kameratechnik kann explizit verzichtet werden.

Dustin Williams
2. Vorsitzender