

E N T W U R F

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (3. Novelle zur AutomatFahrV)

Auf Grund der §§ 34 Abs. 6, 102 Abs. 3a und 3b des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 129/2023 wird verordnet:

Die Automatisiertes Fahren Verordnung, BGBl. II Nr. 402/2016, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 143/2022, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 Abs. 8 wird folgender Abs. 9 eingefügt:

„(9) Die Unterstützung der automatisierten Fahrfunktionen durch externe straßenseitige Sensoren und C-ITS Kommunikation ist für sämtliche Anwendungsfälle erlaubt.“

2. § 7 samt Überschrift lautet:

„Automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung

§ 7. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung ein Fahrzeug der Klassen M und L7e, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 30 km/h, im Falle von genehmigten Fahrzeugen bis zu 50 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 automatisierte Fahrzeug zur Personenbeförderung darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden. Das System darf nicht auf Autobahnen und Schnellstraßen aktiviert werden.

(4) 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.

(5) 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.

(6) Das System darf bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h, im Falle von genehmigten Fahrzeugen bis 50 km/h, getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Während des Testzeitraumes dürfen Personen sowohl auf den vorgesehenen Sitzplätzen als auch auf Stehplätzen, jedoch nicht gewerblich, befördert werden. Personen in einem Rollstuhl sowie Personen mit einem Kinderwagen dürfen transportiert werden, wenn durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen sichergestellt ist, dass dadurch für alle Fahrzeuginsassen keine höhere Gefährdung entsteht.“

3. § 7a samt Überschrift entfällt.

4. In § 7b Abs. 1 und 6 wird jeweils der Ausdruck „typengenehmigten“ ersetzt durch „genehmigten“.

5. § 8 Abs. 4a entfällt.

6. § 8a Abs. 4 entfällt.

7. Nach § 9b wird folgender § 9c samt Überschrift eingefügt:

„Automatisiertes Absicherungsfahrzeug

§ 9c. (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Absicherungsfahrzeug ein genehmigtes Fahrzeug der Klasse N, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 20 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen und ausschließlich zu Absicherungszwecken verwendet wird.

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

(3) Das automatisierte Absicherungsfahrzeug darf auf einer vordefinierten Teststrecke oder in einem vordefinierten Testgebiet getestet werden. Das System darf ausschließlich auf Autobahnen und Schnellstraßen getestet werden.

(4) 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.

(5) 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.

(6) Das System darf bis zu einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Solange das System aktiviert ist und bei einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h darf der Lenker sich auch außerhalb des Fahrzeuges befinden, sofern der Überblick über die Verkehrssituation gegeben ist und er jederzeit in die Fahrzeugsteuerung eingreifen kann. Der Lenker muss sich in unmittelbarer Nähe zum Fahrzeug befinden und sämtliche Fahrbewegungen überwachen.“

8. Nach § 12 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) § 1 Abs. 9, § 7 samt Überschrift, § 7b Abs. 1 und 6 sowie § 9c samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xxx/2024 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung der genannten Verordnung in Kraft; zugleich treten § 7a samt Überschrift, § 8 Abs. 4a und § 8a Abs. 4 außer Kraft.“

9. Nach § 13 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) § 7 samt Überschrift in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. xxx/2024 gilt nur für Testfälle, für die nach Inkrafttreten dieser Bestimmung eine Testbescheinigung ausgestellt wird. Bisher gültig ausgestellte Testbescheinigungen nach § 7 und § 7a gelten bis zum Ablauf des in der Testbescheinigung genannten Zeitraumes weiter, sind jedoch nicht verlänger- oder abänderbar.“