

Marc Engelmann

Hoch- und vollautomatisierte Fahrzeugsteuerung im Straßenverkehrsrecht

Regelungsgehalt des § 1a Abs.2 S.1 Nr.2 StVG
und denkbare Ursachen von Vollzugsdefiziten
durch die Ausformung des Normprogramms



Berliner
Wissenschafts-Verlag

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2019/2020 an der Carl-Friedrich-Gauß-Fakultät der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig als Dissertation angenommen.

Mein Dank gilt zunächst Herrn Prof. Dr. Edmund Brandt. Von der ersten Publikation an hat er jede Form der wissenschaftlichen Arbeit konstruktiv unterstützt und zur eigenen wissenschaftlichen Betätigung ermutigt. Als ständiger Ansprechpartner hat er sowohl meine Dissertation als auch zahlreiche andere Publikationen stets gefördert. Er legte den Grundstein für die interdisziplinäre Herangehensweise dieser Arbeit.

Zu danken habe ich auch Herrn Prof. Dr. Ulrich Smeddinck für die zügige Erstellung des Zweitgutachtens und zahlreiche Diskurse zu juristischen Grundsatzfragen, für die er stets zur Verfügung stand.

Philipp Laux möchte ich ausdrücklich danken für die schöne gemeinsame Zeit am Institut für Rechtswissenschaften. Als Freund und Kollege war er ständiger Motivator und stand immer zur Verfügung und das auch in den Abendstunden oder am Wochenende.

Nicht zuletzt möchte ich meiner Familie und Freundin sowie meinen Freunden und Kollegen der TU Braunschweig danken, die alle eine große Unterstützung waren.

Zusammenfassung

Mit der Einführung der §§ 1a, 1b StVG sollte die Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr ermöglicht werden. Die Zulässigkeit der Nutzung hängt davon ab, dass die Kraftfahrzeuge während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung in der Lage sind, den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen.

Diese Arbeit liefert eine wissenschaftlich fundierte Determination der an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften i. S. d. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG mit Hilfe juristischer Auslegungsmethodik. Bei der Auslegung wird eine fachsprachliche Verwendung einzelner Begriffe berücksichtigt. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen, wird aus verwaltungswissenschaftlicher Sicht untersucht, ob das Normprogramm geeignet ist, die politischen Ziele (Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen im Straßenverkehr) zu erreichen.

Mögliche Vollzugsdefizite, die im Normprogramm begründet sind, werden anhand der Vollzugseignung der Verkehrsvorschriften identifiziert. Zu diesem Zweck sind die an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften auf ihre Vollzugseignung hinsichtlich der Umsetzung durch hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge in dem komplexen Anwendungsfall des innerstädtischen Mischverkehrs untersucht worden.

An verschiedenen Stellen der StVO werden mögliche Vollzugsdefizite identifiziert, zu deren Behebung verschiedene Handlungsmöglichkeiten abgeleitet werden. Handlungsmöglichkeiten sind quantitative oder qualitative Konkretisierungen und die Transzendierung der anthropozentrischen Ausrichtung der StVO.

Inhaltsübersicht

- Einleitung** 17
 - I. Problembeschreibung 17
 - II. Mit der Arbeit verfolgte Ziele 19
 - III. Methodische Überlegungen und Gang der Untersuchung 21

- Teil 1 Begriffsbestimmung des § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG** 29
 - I. Technische Ausrüstung 29
 - II. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG 29
 - III. Ergebnis 46

- Teil 2 Inhalt der an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften und mögliche Vollzugsdefizite** 47
 - I. Inhalt der an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften der StVO 47
 - II. Ergebnis 103

- Teil 3 Möglichkeiten zur Behebung der Ursachen der Vollzugsdefizite** 107
 - I. Quantitative Konkretisierungen 107
 - II. Qualitative Konkretisierungen 108
 - III. Transzendierung der anthropozentrischen Ausrichtung der StVO 112
 - IV. Alternativen zur Anpassung der Rechtsnormen 114
 - V. Ergebnis 115

- Zusammenfassung der Ergebnisse** 117
 - Abbildungsverzeichnis 119
 - Abkürzungsverzeichnis 121
 - Literaturverzeichnis 123

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Zusammenfassung	7
Inhaltsübersicht.....	9
Einleitung	17
I. Problembeschreibung.....	17
II. Mit der Arbeit verfolgte Ziele	19
III. Methodische Überlegungen und Gang der Untersuchung.....	21
Teil 1 Begriffsbestimmung des § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG	29
I. Technische Ausrüstung.....	29
II. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG.....	29
1. Grammatikalische Auslegung.....	30
a) In der Lage sein	30
b) Hoch- oder vollautomatisierte Fahrzeugsteuerung.....	30
aa) Auslegung nach dem allgemeinen Sprachgebrauch	30
bb) Stufenmodelle	31
(1) Bundesanstalt für Straßenwesen.....	31
(2) SAE International.....	33
(3) Verband der Automobilindustrie e. V.....	35
cc) Auslegung unter Berücksichtigung fachsprachlicher Verwendung	37
c) Verkehrsvorschriften	37
d) An die Fahrzeugführung gerichtet	38
e) Entsprechen	39
2. Systematische Auslegung.....	40
3. Historisch-genetische Auslegung.....	42
4. Teleologische Auslegung.....	45
III. Ergebnis.....	46

Teil 2 Inhalt der an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften und mögliche Vollzugsdefizite 47

I. Inhalt der an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften der StVO 47

- 1. Grundregeln des § 1 StVO 47
 - a) Inhalt der Norm. 47
 - aa) Vorsicht- und Rücksichtnahmegebot 47
 - bb) Grundregel als Auffangtatbestand 48
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 49
- 2. Straßenbenutzung i. S. d. § 2 StVO 49
 - a) Inhalt der Norm. 49
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 50
- 3. Geschwindigkeit i. S. d. § 3 StVO 51
 - a) Inhalt der Norm. 51
 - aa) Relative Vorgaben. 51
 - bb) Absolute Vorgaben 52
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 53
 - aa) Vollziehbarkeit relativer Vorgaben 54
 - (1) Beherrschungsgrundsatz 54
 - (2) Sichtfahrgebot 54
 - bb) Vollziehbarkeit absoluter Vorgaben 56
- 4. Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen i. S. d. § 4 StVO 56
 - a) Inhalt der Norm. 56
 - aa) Relative Vorgaben. 57
 - bb) Absolute Vorgaben 58
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 59
 - aa) Relative Vorgaben. 59
 - bb) Absolute Vorgaben 59
- 5. Überholen i. S. d. § 5 StVO 59
 - a) Inhalt der Norm. 59
 - aa) Relative Vorgaben. 60
 - bb) Absolute Vorgaben 61
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 62
 - aa) Relative Vorgaben. 62
 - bb) Absolute Vorgaben 63

6.	Vorbeifahren an Fahrbahnverengungen, Hindernissen oder haltenden Fahrzeugen i. S. d. § 6 StVO	64
	a) Inhalt der Norm.	64
	b) Vollziehbarkeit de lege lata	64
7.	Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge i. S. d. § 7 StVO	65
	a) Inhalt	65
	aa) Relative Vorgaben	65
	bb) Absolute Vorgaben	66
	b) Vollziehbarkeit de lege lata	68
	aa) Relative Vorgaben	68
	bb) Absolute Vorgaben	68
8.	Vorfahrt und Vorrang i. S. d. §§ 8, 10, 11 StVO	69
	a) Inhalt der Normen	69
	aa) Grundregel „rechts-vor-links“ i. S. d. § 8 StVO	69
	bb) Vorfahrt des gekennzeichneten Kreisverkehrs i. S. d. § 8 StVO ...	70
	cc) Einschränkung des Vorfahrtsrechts bei besonderer Verkehrslage i. S. d. § 11 StVO	70
	dd) Einfahren und Anfahren i. S. d. § 10 StVO	71
	b) Vollziehbarkeit de lege lata	73
	aa) Grundregel „rechts-vor-links“ i. S. d. § 8 StVO	73
	bb) Vorfahrt des gekennzeichneten Kreisverkehrs i. S. d. § 8 StVO ...	73
	cc) Einschränkung des Vorfahrtsrechts bei besonderer Verkehrslage i. S. d. § 11 StVO	75
	dd) Einfahren und Anfahren i. S. d. § 10 StVO	76
9.	Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren i. S. d. § 9 StVO	77
	a) Inhalt der Norm.	77
	b) Vollziehbarkeit de lege lata	79
10.	Schienenverkehr	80
	a) Längsverlegter Schienenverkehr i. S. d. §§ 2, 5, 9, 12 StVO	80
	aa) Inhalt der Normen	80
	(1) Überholen von Schienenfahrzeugen i. S. d. § 5 StVO	80
	(2) Vorrang des Schienenverkehrs in Längsrichtung i. S. d. §§ 2, 9, 12 StVO	80
	bb) Vollziehbarkeit de lege lata	81
	(1) Überholen von Schienenfahrzeugen i. S. d. § 5 StVO	81
	(2) Vorrang des Schienenverkehrs in Längsrichtung i. S. d. §§ 2, 9, 12 StVO	82

- b) Querverlegter Schienenverkehr i. S. d. § 19 StVO 83
 - aa) Inhalt der Norm 83
 - bb) Vollziehbarkeit de lege lata 85
- 11. Sonderregeln im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen i. S. d. § 20 StVO 86
 - a) Inhalt der Norm 87
 - aa) Haltestelle 87
 - bb) Verkehrsträger des § 20 StVO 87
 - (1) Straßenbahnen 87
 - (2) Omnibusse im Linienverkehr 88
 - (a) Kraftomnibusse 88
 - (b) Linienverkehr 88
 - (3) Gekennzeichnete Schulbusse 88
 - cc) Verkehrssituation 89
 - (1) Verkehrsträger nähern sich der Haltestelle mit eingeschaltetem Warnblinklicht 89
 - (2) Verkehrsträger halten an der Haltestelle 89
 - (a) Ohne eingeschaltetes Warnblinklicht 89
 - (b) Mit eingeschaltetem Warnblinklicht 90
 - (3) Fahrgäste steigen ein oder aus 90
 - (4) Abfahren der Verkehrsträger von der Haltestelle 90
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 91
 - aa) Haltestelle 224 91
 - bb) Unterscheidung der Verkehrsträger 92
 - cc) Erkennung der spezifischen Verkehrssituation 93
 - (1) Verkehrsträger nähern sich der Haltestelle mit eingeschaltetem Warnblinklicht 93
 - (2) Halten ohne Warnblinklicht 94
 - (3) Halten mit Warnblinklicht 94
 - (4) Fahrgäste steigen ein oder aus 94
 - (5) Abfahren der Verkehrsträger von der Haltestelle 94
- 12. Fußgängerüberwege i. S. d. § 26 StVO 95
 - a) Inhalt der Norm 95
 - b) Vollziehbarkeit de lege lata 96

13. Zeichen und Verkehrseinrichtungen i. S. d. §§ 36–45 StVO.....	97
a) Inhalt der Normen	97
aa) Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten i. S. d. § 36 StVO ...	98
bb) Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfel i. S. d. § 37 StVO	98
cc) Blaues Blinklicht i. S. d. § 38 StVO	99
dd) Verkehrszeichen i. S. d. §§ 39–42 StVO	99
ee) Verkehrseinrichtungen i. S. d. § 43 StVO	101
b) Vollziehbarkeit de lege lata	101
aa) Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten i. S. d. § 36 StVO ...	101
bb) Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfel i. S. d. § 37 StVO	102
cc) Blaues Blinklicht i. S. d. § 38 StVO	102
dd) Verkehrszeichen i. S. d. §§ 39–42 StVO	102
ee) Verkehrseinrichtungen i. S. d. § 43 StVO	103
II. Ergebnis.....	103
Teil 3 Möglichkeiten zur Behebung der Ursachen der Vollzugsdefizite	107
I. Quantitative Konkretisierungen.....	107
II. Qualitative Konkretisierungen	108
III. Transzendierung der anthropozentrischen Ausrichtung der StVO	112
IV. Alternativen zur Anpassung der Rechtsnormen.	114
V. Ergebnis.....	115
Zusammenfassung der Ergebnisse	117
Abbildungsverzeichnis	119
Abkürzungsverzeichnis	121
Literaturverzeichnis	123

Einleitung

I. Problembeschreibung

Automatisiertes und vernetztes Fahren gewinnt in verschiedenen Lebensbereichen zunehmend an Bedeutung.¹ Als Beitrag zur Lösung moderner Mobilitätsprobleme rückt es auch immer mehr in den Fokus der Öffentlichkeit.² Es wird die Herausforderung der nächsten Jahre sein, die Technik im Straßenverkehr zu nutzen, mit verschiedenen Chancen und Risiken.³ Neben der Zulässigkeit hoch- oder vollautomatisierter Kraftfahrzeuge wurden durch die Novellierung des StVG⁴ die spezifischen Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers geregelt, eine Evaluationsvorschrift eingefügt und die rechtlichen Rahmenbedingungen der Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug normiert.⁵

Ob das nunmehr geänderte Straßenverkehrsrecht die Benutzung hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen im innerstädtischen Mischverkehr ermöglicht, gilt es zu klären. Die Untersuchung des innerstädtischen Mischverkehrs steht im Fokus der Bearbeitung, da er einen komplexen Anwendungsfall für hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge darstellt. Im innerstädtischen Verkehr müssen hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge nicht nur mit dem Verhalten menschlicher Autofahrer zurechtkommen, sondern auch mit Fußgängern und Radfahrern.⁶ Darüber hinaus gibt es im innerstädtischen Verkehr verschiedene straßenverkehrsrechtliche Besonderheiten, die außerhalb des städtischen Verkehrs nicht vorkommen. Die Möglichkeit der Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen hängt von zwei wesentlichen Fragen ab. Einerseits stellt sich die Frage, welche Anforderungen die neuen Normen an die Benutzung von hoch- oder vollautomatisierten Kraftfahrzeugen stellen. Andererseits gilt es zu klären, ob die Normen der Zielsetzung der Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr gerecht werden und ihre Benutzung tat-

1 Köhler/Wollschläger, Die digitale Transformation des Automobils – 5 Mega-Trends verändern die Branche, S. 88 f.

2 Bilger, ATZextra 12/2018, Vol. 23, Suppl. 2, S. 56 (57); Meyer/Deix in Meyer/Beiker, Road Vehicle Automation, Research and Innovation for Automated Driving in Germany and Europe, S. 72.

3 Lenz, ATZextra 12/2017, Vol 22, Suppl. 2, S. 66.

4 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846) geändert worden ist.

5 Ausführlich zur Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug: Laux in Hageböling, Mobilitätswende in Deutschland, Perspektiven und rechtliche Herausforderungen, § 63a StVG – Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug, S. 119 f.

6 Eckl-Dorna, Hansestadt als Teststrecke für autonome Autos – VW macht Hamburg zur Roboterauto-Metropole, <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/autonomes-fahren-vw-macht-hamburg-zur-roboterauto-metropole-a-1261091.html> (letzter Aufruf: 09.06.2019).

sächlich ermöglichen. Mit dem achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017⁷ sollte hoch- und vollautomatisiertes Fahren ermöglicht werden. Damit soll nach Aussage des damaligen Verkehrsministers die Grundlage für das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt gelegt worden sein.⁸

Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist nach dem neu eingeführten § 1a StVG zulässig, wenn die Funktion gem. § 1a Abs. 1 StVG bestimmungsgemäß verwendet wird und die dem § 1a Abs. 1 StVG nachfolgenden Vorschriften eingehalten werden. Zu den nachfolgenden Vorschriften gehört eine Begriffsbestimmung⁹ von Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion in § 1a Abs. 2 S. 1 StVG. Sie umfasst neben technischen Anforderungen auch verhaltensrechtliche Vorgaben.

Es werden dabei verschiedene Merkmale vorausgesetzt, deren Begriffe zum Teil bisher keine Verwendung in anderen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften gefunden haben. Somit wird regulatorisch Neuland betreten. Die Beschreibung der Funktionen lässt sich keiner in der Rechtsprechung oder Literatur verbreiteten Definition zuordnen. Dennoch müssen hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge den Vorgaben des § 1a StVG entsprechen, damit der Betrieb zulässig ist. Insbesondere die Voraussetzung, dass hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge gem. § 1a Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 StVG in der Lage sein müssen, den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen, stellt erhebliche Anforderungen an die hoch- oder vollautomatisierte Fahrzeugsteuerung. Ob die sich aus der Norm ergebenden Normbefehle durch hoch- oder vollautomatisierte Fahrzeuge tatsächlich umsetzbar sind, ist noch offen. Wenngleich in § 1a StVG von der Fahrzeugführung, die auch maschinell stattfinden kann, die Rede ist, sind nämlich wesentliche Regeln des Verkehrsrechts an einen menschlichen Fahrzeugführer adressiert. Normadressat der Verkehrsvorschriften ist grundsätzlich „jeder Verkehrsteilnehmer“¹⁰ und in manchen Fällen „jedermann“.¹¹ Dass hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge die Verkehrsregeln in gleichem Maße befolgen müssen wie jeder menschliche Verkehrsteilnehmer, dürfte sich von selbst verstehen.¹² Das verlangt bereits der Vertrauensgrundsatz¹³, den schon das Reichsgericht statuiert hat und der in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes bestätigt wurde. Danach darf sich ein Verkehrsteilnehmer in gewissen Grenzen darauf verlassen, dass die Verkehrs-

7 BGBl. I 2017 S. 1648.

8 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Pressemitteilung vom 25.01.2017.

9 Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Handbuch der Rechtsförmlichkeit, Rn. 59.

10 Mergenthaler in Spöhr/Mergenthaler, Aktuelles Straßenverkehrsrecht, Band 1, § 1 StVO Rn. 2; Lempp in NK-GVR § 1 StVO Rn. 1.

11 Koehl in NK-GVR § 32 StVO Rn. 4.

12 Beck in Oppermann/Stender-Vorwachs, Autonomes Fahren, Selbstfahrende Kraftfahrzeuge – aktuelle Probleme der (strafrechtlichen) Fahrlässigkeitshaftung, S. 43; *Bodungen*, NZV 2016, 503 (504).

13 BGH Urt. v. 20.9.2011 – VI ZR 282/10; BGH, Beschl. v. 12.7.1954 – VGS 1/54.

regeln von den anderen Verkehrsteilnehmern beachtet werden.¹⁴ Wenn man an diesem Grundgedanken festhält, dann muss im Mischverkehr ein Verkehrsteilnehmer auch darauf vertrauen können, dass hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge die Verkehrsvorschriften befolgen. In der Konsequenz heißt das, dass hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge alle Verkehrsvorschriften beachten müssen, soweit man sie nicht davon ausnimmt. Eine Ausnahme vom Vertrauensgrundsatz für Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist aber weder ersichtlich noch naheliegend. Vor dem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die neuen Normen zur Zielverwirklichung geeignet sind und in ihnen nicht die Ursache für Vollzugsdefizite angelegt ist.

Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion könnten nämlich im Hinblick auf Vorschriften, die an menschliches Verhalten respektive Kommunikation anknüpfen, an ihre Grenzen stoßen, da eine Kommunikation nach außen nicht nur von den eigenen technischen Voraussetzungen abhängt, sondern auch von der Wahrnehmung der menschlichen Verkehrsteilnehmer. Im umgekehrten Fall müssten hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge in verschiedenen Verkehrssituationen Zeichen anderer Verkehrsteilnehmer erkennen und daraus Handlungsbefehle ableiten können. Im derzeitigen Regelungskontext scheint es fraglich, ob Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften gerecht werden können. Da es keine Abweichung von verhaltensrechtlichen Anforderungen an Menschen im Straßenverkehr gegenüber Regeln für den Betrieb mit hoch- oder vollautomatisierten Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr gibt, müssten die an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften durch hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge jedoch zu befolgen sein, wenn hoch- oder vollautomatisierte Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr betrieben werden sollen.

II. Mit der Arbeit verfolgte Ziele

Mit der Arbeit werden im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt.

Das erste Ziel der Arbeit besteht darin, den Bedeutungsgehalt des § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG zu klären. Das zweite Ziel ist, die Frage zu beantworten, ob eine denkbare Ursache für Vollzugsdefizite in der Ausformung des Normprogramms begründet sein könnte.

Um diese Fragen zu beantworten, gilt es zunächst, die Vorschrift des § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG nach juristischer Methodik auszulegen. Dabei sind insbesondere die zahlreichen unbestimmten, bisher im StVG nicht verwendeten, Rechtsbegriffe von hoher Relevanz. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 2 StVG normiert, dass Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des StVG solche sind, die über eine technische Ausrüstung verfügen, welche in der Lage ist, während der hoch- und vollautomatisier-

14 Freymann in Geigel, Der Haftpflichtprozess, Haftung aus der Straßenverkehrs-Ordnung, Rn. 12 f.