

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2022****Ausgegeben am 1. April 2022****Teil II**

---

**143. Verordnung: 2. Novelle zur AutomatFahrV**

---

**143. Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (2. Novelle zur AutomatFahrV)**

Auf Grund der §§ 34 Abs. 6, 102 Abs. 3a und 3b des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 190/2021, wird verordnet:

Die Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV, BGBl. II Nr. 402/2016, in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 66/2019, wird wie folgt geändert:

1. *Im gesamten Verordnungstext wird jeweils die Wortfolge „Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ ersetzt.*

2. *§ 1 Abs. 3 Z 2 lit. i lautet:*

„i) geplante Teststrecke oder geplantes Testgebiet“

3. *In § 1 Abs. 3 Z 2 entfällt der Punkt am Ende der lit. j und folgende lit. k wird angefügt:*

„k) Nachweis der Streckenanalyse, Risikobewertung und des Risikomanagements.“

4. *In § 1 Abs. 4 werden nach dem ersten Satz folgende Sätze eingefügt:*

„Die Systeme müssen vorab in vergleichbaren Situationen und bei unterschiedlichen Verhältnissen sowohl in der Simulation als auch auf privatem Gelände ausreichend getestet und für sicher befunden worden sein. Die Durchführung einer vorgegebenen Streckenanalyse und Risikobewertung für die geplante Teststrecke oder das geplante Testgebiet ist nachzuweisen und die Ergebnisse sind in das Risikomanagement des Testvorhabens aufzunehmen. Benachteiligungen und Einschränkungen und zusätzliche Risiken für die aktive Mobilität (Radfahren, Zufußgehen) sind hierbei weitestgehend auszuschließen.“

5. *Dem § 3 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:*

„Zusätzlich haben diese Personen einen Nachweis über ein adäquates Fahrtraining zu erbringen, welches dem jeweiligen Anwendungsfall und dem konkreten Testvorhaben sowie den damit verbundenen Fahrmanövern angepasst ist; dies gilt nicht für Anwendungsfälle des Bundesministeriums für Landesverteidigung.“

6. *In der Überschrift des § 7 wird das Wort „Autonomer“ durch das Wort „Automatisierter“ ersetzt.*

7. *§ 7 Abs. 1 lautet:*

„(1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisierter Kleinbus ein Fahrzeug zur Beförderung von maximal 15 Personen der Klassen M, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 20 km/h alle Fahraufgaben zu übernehmen.“

8. *§ 7 Abs. 3 entfällt.*

9. *In § 7 Abs. 4 wird das Wort „autonome“ durch das Wort „automatisierte“ ersetzt und nach dem Wort „Teststrecke“ wird die Wortfolge „oder in einem vordefinierten Testgebiet“ eingefügt.*

10. Dem § 7 Abs. 7 wird folgender Satz angefügt:

„Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.“

11. Dem § 7 Abs. 8 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

12. Nach § 7 werden folgende § 7a und § 7b samt Überschriften eingefügt:

#### **„Automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung**

**§ 7a.** (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Fahrzeug zur Personenbeförderung ein typengenehmigtes Fahrzeug der Klassen M1, M2 und L7e, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit 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 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 ausschließlich auf den vorgesehenen Sitzplätzen und 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.

#### **Automatisiertes Fahrzeug zur Güterbeförderung**

**§ 7b.** (1) Im Sinne dieser Verordnung gilt als automatisiertes Fahrzeug zur Güterbeförderung ein Fahrzeug der Klassen L7e, N1, N2 und N3, das mit einem System ausgerüstet ist, das in der Lage ist, bei einer Geschwindigkeit bis zu 30 km/h, im Falle von typengenehmigten Fahrzeugen bis 50 km/h, alle Fahraufgaben zu übernehmen und vorrangig für den Güterverkehr genutzt wird.

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

(3) Das automatisierte Fahrzeug zur Güterbeförderung 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 typengenehmigten Fahrzeugen bis 50 km/h, getestet werden. Die tatsächlich zulässige Geschwindigkeit beim Testen basiert jedenfalls auf den Ergebnissen der Streckenanalyse und Risikobewertung.

(7) Die Vorschriften über die Ladungssicherung sind zu beachten. Der Transport von Gefahrgut ist nicht zulässig.“

13. § 8 Abs. 3 entfällt.