



**Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9202-035064**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 27.11.2025 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird für Kraftfahrzeughersteller eine verpflichtende Funktionserweiterung der Wegfahrsperre bei Neufahrzeugen zur Schadensbegrenzung bei Kollisionen mit weichen Zielen und zur Vereitelung von Fahrerfluchten gefordert. Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 53 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 21 Diskussionsbeiträge ein.

Zur Begründung des Anliegens wird auf erfolgte Anschläge auf Menschenansammlungen, wie z. B. auf Weihnachtsmärkte, durch Kraftfahrzeuge Bezug genommen. Die vorgeschlagene Funktionserweiterung würde dazu führen, dass Kraftfahrzeuge Menschen automatisch erkennen könnten. Das Kraftfahrzeug würde zum Stillstand gebracht werden und eine Weiterfahrt sei innerhalb der ersten 60 Minuten nach dem Stillstand nicht mehr möglich. Konkret sollten so genannte Crash-Sensoren genutzt werden, die bereits in vielen Kraftfahrzeugen verbaut worden seien. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

In der Europäischen Union müssen technische Systeme in Kraftfahrzeugen den Anforderungen der EU-Typgenehmigungsvorschrift (Verordnung (EU) 2018/858)



entsprechen. Auch verpflichtende Anforderungen an Systeme zur Prävention von Amokfahrten müssen auf europäischer Ebene definiert werden. Bereits heute müssen Notbremssysteme (AEBS) in den Fahrzeugklassen M1 und N1 verbaut werden. Diese Systeme dienen der Prävention von Kollisionen. Zur Umfeldwahrnehmung werden zumeist Radar, Ultraschallsensoren oder Kameras verbaut. Eine in die elektronische Architektur des Kraftfahrzeuges integrierte Steuerung erkennt bevorstehende Kollisionen rechtzeitig und löst eine Bremsung aus. Jedoch müssen sich aktuell genehmigte Notbremssysteme durch die fahrzeugführende Person übersteuern lassen. Diese Anforderung ist zentral in der Wiener Konvention über den Straßenverkehr verankert. Der Grund für diese Anforderung ist, dass der Fahrzeugführende jederzeit die volle Kontrolle über sein Fahrzeug ausüben können muss; z. B. zur Verhinderung einer Vollbremsung ohne Grund oder einem Anhalten auf einen Bahnübergang. Daneben gibt es wenige postkollisionäre Systeme, die eine bereits stattgefundene Kollision erkennen und z. B. Daten zur Kollision und deren Randbedingungen abspeichern (UN-Regelung Nr. 160 zum Event Data Recorder -EDR-). Diese Systeme können jedoch insbesondere Kollisionen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern (z. B. mit Fußgängern) nicht immer sicher detektieren, da sie häufig die Airbagauslösung als Trigger für ihre Aufzeichnung nutzen.

Sowohl die Systeme zur Prävention von Kollisionen als auch die postkollisionären Systeme können nach dem Stand der Technik nicht mit Sicherheit erkennen, ob eine Kollision mit einem Menschen oder einem Objekt droht bzw. stattgefunden hat und sind daher weder zur Vereitelung von absichtlich herbeigeführten Kollisionen noch zur Vereitelung von Fahrerfluchten nach Kollisionen mit weichen Zielen geeignet.

Vor dem Hintergrund der bestehenden internationalen Regelungen, wonach Fahrzeugführende jederzeit die volle Kontrolle über ein Fahrzeug ausüben müssen und der Tatsache, dass bestehende Systeme nach dem Stand der Technik nicht einwandfrei zwischen einer Kollision mit einem Menschen oder einem Objekt unterscheiden können, vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden kann.