

Rechtliche Grauzonen durch autonomes Fahren

Automatisiertes Fahren bedarf Regeln: gesetzlicher Regeln, die von Unternehmen eingehalten werden; Regeln, die Verantwortlichkeit adäquat verteilen und Regeln, die informationale und soziale Gerechtigkeit herstellen.

VON KONRAD LACHMAYER *

KURZGEFASST

Derzeit fehlen gesetzliche Regelungen, die die Herausforderungen des automatisierten Fahrens adressieren: etwa adäquate Kontrollen des Straßenverkehrsverhaltens von automatisierten Fahrsystemen, angemessene Aufteilungen von Verantwortlichkeiten sowie eine unabhängigen Überprüfung derselben, datenschutzrechtliche Schranken und arbeitsrechtliche Garantien.

Während derzeit über das Potenzial und das Risiko automatisierter und autonomer Fahrsysteme diskutiert wird, bleibt die menschliche Perspektive oftmals auf der Strecke. Das autonome Fahrsystem gilt als sicherer, effektiver und auch ökonomisch effizienter Fahrer als der Mensch. Auch wenn bereits diese Grundannahmen zu hinterfragen sind und die Automobilhersteller erst die technische Umsetzbarkeit ihrer Visionen aus den Werbevideos belegen müssen, so sollen in diesem Beitrag nicht die Maschinen, sondern die Menschen als Betroffene der Maschinenwelt im Vordergrund stehen.

Wer stellt die Regeln auf?

Das Verhalten automatisierter Fahrzeuge basiert auf der Verkehrslogik, die durch ProgrammierInnen der Autohersteller festgelegt wird. Die faktischen Entscheidungen über Straßenverkehrsverhalten automatisierter Fahrzeuge liegen somit bei jenen Unternehmen, die Fahrzeuge herstellen. Mittels Soft-

wareupdate können diese Regeln so dann auch vollautomatisch verändert werden. In einer rechtsstaatlichen Demokratie werden rechtliche Regeln aber durch den demokratisch gewählten Gesetzgeber, also das Parlament, festgelegt. Beim Einsatz automatisierter und autonomer Fahrzeuge ist es daher erforderlich, dass das Einhalten der gesetzlichen Regelungen – wie der Straßenverkehrsordnung – auch effektiv durch die Behörden überprüft werden kann und faktisch überprüft wird. Wie eine Lenkerin im Rahmen der Führerscheinprüfung nachzuweisen hat, dass eine fachliche Befähigung zum Lenken eines Kfz besteht, so ist es erforderlich neben der technischen Zulassung auch eine eigenständige Überprüfung des Straßenverkehrsverhaltens der automatisierten bzw. autonomen Fahrzeuge vorzunehmen. Diese Überprüfungen haben in jedem Staat gesondert zu erfolgen, da sowohl die Straßenverkehrsregeln als auch die Fahrkultur unterschiedlich sind. Es bedarf letztlich der behördlichen Überprüfung, dass die



*Priv.-Doz. Dr. Konrad Lachmayer ist Verfassungs-, Verkehrs- und Datenschutzrechtsexperte; er lehrt und forscht als selbständiger Wissenschaftler in Wien (www.lachmayer.eu).



Haftungsfrage: menschliches oder technisches Versagen?

„ Ein externes, herstellerunabhängiges Kontrollsystem muss einfach zu installieren und zu überprüfen sein.

von privaten Autoherstellern programmierten Regeln dem staatlichen Recht entsprechen.

Wer ist verantwortlich?

Eine wesentliche Fragestellung des Verkehrsrechts bezieht sich auf Haftung bei einem Verkehrsunfall. Während bislang Haftpflichtversicherungen ökonomisch das Unfallrisiko verteilen, klären Gerichte die Schuldfrage. Mit der Einführung automatisierter und autonomer Fahrsysteme verschieben sich die Verantwortlichkeiten. Bei der Zurechnung von Straßenverkehrsverhalten ist es wesentlich, dass nicht Menschen für maschinelle Fehlreaktionen oder Überforderungen von Maschinen verantwortlich gemacht werden. Auch wenn entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen, insbesondere in Form der

Produkthaftung und der Haftpflichtversicherungen, bestehen, so ist es dennoch erforderlich, dass beim Kauf des Autos sowie bei der Vertragsgestaltung von Versicherungen keine unangemessenen Risikoverschiebungen entstehen. Ein wesentliches Kriterium für die Verteilung von Verantwortlichkeit bei automatisierten Fahrsystemen ist die Übernahmeverpflichtung durch die Lenkerin. Je nach rechtlicher Ausgestaltung wird der menschlichen FahrerIn oder dem automatisierten Fahrsystem die Verantwortung für den aus einer kritischen Verkehrssituation entstandenen Verkehrsunfall übertragen.

Ebenso herausfordernd ist allerdings die Beweisfrage im Gerichtsverfahren. Interne Protokollierungssysteme der Automobilhersteller sind nicht ausreichend, um zu klären, ob der Verkehrsunfall durch ein Versagen des Fahrsys-

tems oder durch menschliche Schuld verursacht wurde. Es bedarf vielmehr eines externen, staatlichen Kontrollsystems (wie etwa einer Blackbox) die herstellerunabhängig installiert und überprüft werden kann. Letztlich entsteht im Hinblick auf gerichtliche Haftungsverfahren für LenkerInnen ein neues Prozesskostenrisiko, da sich nun nicht mehr zwei gleichwertige Parteien im Gerichtsverfahren gegenüberstehen, sondern potenziell ein übermächtiger Konzern (mit entsprechender rechtliche Vertretung und der Möglichkeit zahlreiche Sachverständigengutachten vorzubringen) einer/m privaten FahrzeuglenkerIn (ohne all diese Möglichkeiten).

Womit wird bezahlt?

Auch wenn derzeit automatisiertes Fahren insbesondere der Oberklasse vorbehalten ist, so werden in den nächsten Jahr(zehnt)en zahlreiche neue Fahrsysteme in der gesamten Breite des Automarktes angeboten werden. Darüber hinaus versprechen autonome Fahrsysteme (Busse im Regional- oder Stadtverkehr, Taxis sowie andere Car-Sharing Systeme) kostengünstigere Modelle, die Gemeinde-, Stadt- und Landesbudgets entlasten und für den jeweiligen Fahrgast eine Preisersparnis mit sich bringen sollen. Es gilt allerdings zu bedenken, dass derartige Entwicklungen auch ihren Preis haben. So wird künftig insbesondere mit personenbezogenen Daten bezahlt und es ist überdies mit einer Verschlechterung von Arbeitsbedingungen in der Verkehrsbranche zu rechnen.

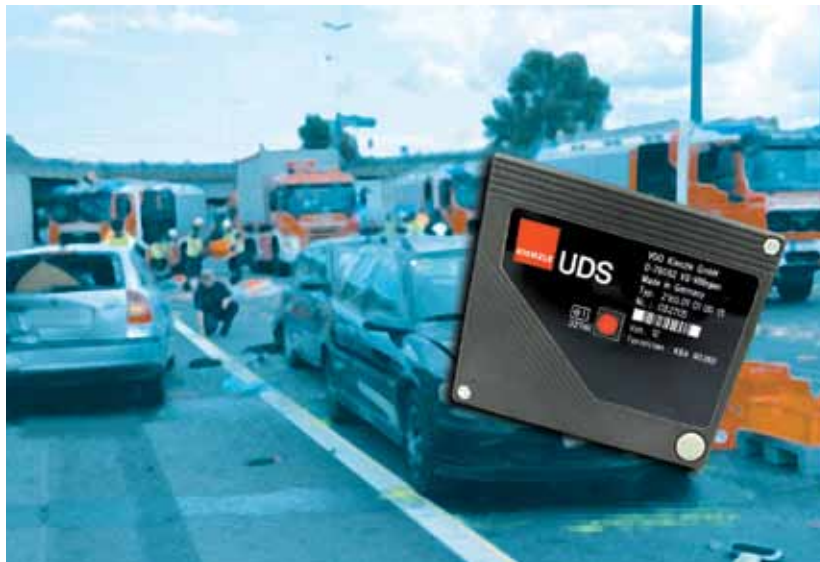
Schon heute werden zahlreiche fahrerbezogene Daten von Automobilherstellern gesammelt und spätestens bei einer Serviceüberprüfung auch ausgelesen. In diesem Zusammenhang →

Erste Probleme in Haftungsfragen

Das Unternehmen Uber hatte in Amerika mit autonom fahrenden Taxis bereits Erfahrungen gesammelt – leider nun auch negative. Nach dem ersten Unfall (zum Glück ohne Verletzte) hatte Uber die Tests in Arizona und Pennsylvania kurzfristig eingestellt. Die Haftungsfrage wird sich nun vor Gericht stellen.

Schwerpunkt Automatisierung

→ wird oftmals der Schein erweckt, dass es sich ohnedies nur um technische Daten handelt. Dies ist aber nicht der Fall: Zum einen ist die Anzahl der typischerweise mit einem Privat-PKW fahrenden Personen sehr begrenzt, womit ein Personenbezug zur Lenkerin herstellbar ist. Es liegen aus diesem Grund nicht nur technische, sondern eben auch personenbezogene Daten vor. Zum anderen sagen diese Daten nicht nur etwas über den Zustand des Fahrzeuges aus, sondern auch über die Fahrweise der Lenkerin. Je nach Inten-



Ein Fahrschreiber à la Blackbox wäre bei automatisierten Fahrzeugen sinnvoll.

sität der erfassten Daten können etwa Informationen über die (durchschnittliche) Belegung des Fahrzeuges oder sogar über die Mobilität der Lenkerin und über die Orte, die mit dem Fahrzeug aufgesucht worden sind, generiert werden. Derartige Daten interessieren nicht

nur Automobilhersteller und Versicherungen, sondern jedenfalls auch Werbeunternehmen und letztlich staatliche Polizeibehörden (bei relevanten Verdachtsmomenten). Mit der Automatisierung des Fahrens endet – wenn nicht entsprechende datenschutzrechtliche Regelungen bestehen – die Freiheit des Fahrens und führt zu einer Überwachung der Lenkerin.

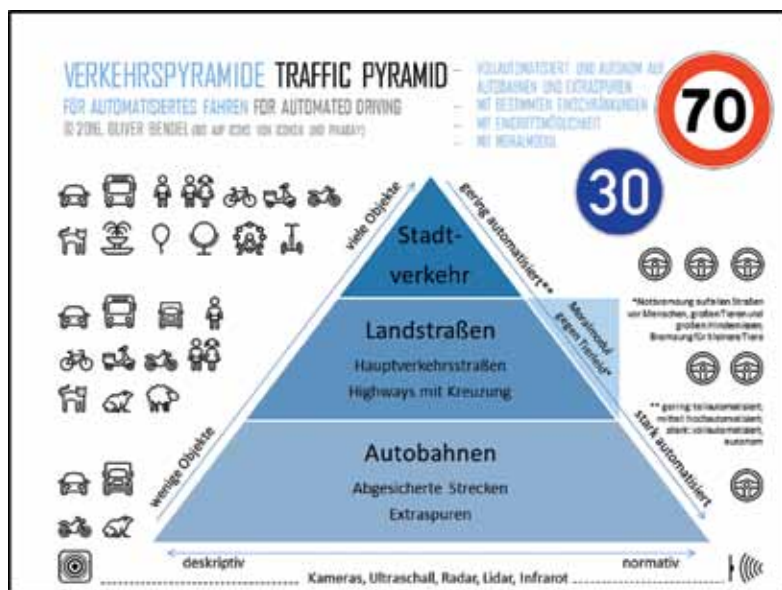
Automatisierung erhöht nicht nur das Risiko, dass Arbeitsplätze durch Maschinen ersetzt werden, sondern vor allem auch, dass sich Arbeitsbedingungen verschlechtern. Übernimmt die Maschine einen Teil der Arbeit, so wird davon ausgegangen, dass die Arbeitnehmerin automatisch entlastet wird. Wie das Beispiel der Pilotin zeigt, bedeutet die Tätigkeit der Überwachung automatisierter Systeme aber nicht zwingend eine Verringerung der Bedeutung der Tätigkeit oder gar eine Entlastung von Verantwortung. Es ist im Gegenteil auch bei zunehmender Automatisierung der Schutz von Arbeitnehmerinnen besonders genau zu regeln und zu überprüfen, um eine Aushöhlung bestehender Rechte zu verhindern.

Welche Regeln sind erforderlich?

Noch werden rechtliche Regeln von Menschen für Menschen erstellt und nicht von Maschinen für Maschinen. Solange dies gewährleistet ist, haben

VERKEHRSPYRAMIDE

FAHREN IM STÄDTISCHEN BEREICH IST HOCHKOMPLEX



In der Verkehrspyramide ist erkennbar, dass die „natürliche Umgebung“ für automatisiertes Fahren nur die Autobahn sein kann. Mehr dazu auf Seite 31 „Aktion“.

sich die technischen Entwicklungen an die rechtlichen Rahmenbedingungen zu halten. Die Einführung automatisierten und autonomen Fahrens ist keine zwingende gesellschaftliche Tatsache, wie dies Technikbegeisterte oft vermuten. Es bedarf – im Gegenteil – einer bewussten und aktiven Entscheidung des demokratischen Gesetzgebers. Es ist aber auch erforderlich, dass in einem demokratischen Rechtsstaat entsprechende gesetzliche Rechtsvorschriften geschaffen werden, die festlegen, unter welchen Bedingungen automatisiertes und autonomes Fahren zulässig sind. Das Gestaltungspotenzial ist groß, die Gestaltungsnotwendigkeit ebenso. Wie aufgezeigt, sind rechtliche Regeln für adäquate Kontrollen des Straßenverkehrsverhaltens automatisierter Fahrsysteme vor der Zulassung derselben, angemessene Aufteilungen von Verantwortlichkeiten sowie die Möglichkeit einer unabhängigen Überprüfung derselben ebenso erforderlich wie datenschutzrechtliche Schranken und arbeitsrechtliche Garantien. Nur wenn es gelingt auf Basis demokratischer Gesetze einen rechtlichen Rahmen für automatisiertes und autonomes Fahren zur Verfügung zu stellen, nur dann wird auch noch dem Menschen in der Maschine Genüge getan. □

Vor allem für die Phase des Mischverkehrs, im Übergang hin zu vollautomatisierten Fahrzeugen, wird die Verkehrssicherheit vor neue Herausforderungen gestellt werden. Es geht um haftungsrechtliche, datenschutzrechtliche und kraftfahrrechtliche Fragen.

INTERVIEW MIT BUNDESMINISTER JÖRG LEICHTFRIED

AKTIONSPLAN AUTOMATISIERTES FAHREN

Österreich geht mit dem „Aktionsplan Automatisiertes Fahren“ an das Thema heran und hat begonnen, rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen für Tests zu schaffen. Verkehrsminister **Jörg Leichtfried** will den österreichischen Standort stärken.

Welche Ziele verfolgt das Verkehrsministerium mit dem Aktionsplan?

Leichtfried: Mit dem Aktionsplan machen wir in Österreich den Weg für automatisiertes Fahren frei. Mein Ziel ist, den Verkehr umweltfreundlicher, komfortabler und sicherer zu machen. Neun von zehn Unfällen werden von Menschen verursacht. Das könnte wegfallen, weil selbstfahrende Autos für mehr Sicherheit sorgen. Schon jetzt unterstützen Assistenzsysteme im Straßenverkehr. Darum unterstützen wir heimische Betriebe dabei, Know-how auszubauen, neue Technologien zu entwickeln und diese unter realen Bedingungen zu testen. Damit stärken wir unsere Autozulieferindustrie und den Standort, und wir sichern Arbeitsplätze.

Welche Rolle können Staat und Öffentlichkeit gegenüber der Industrie dabei spielen?

Leichtfried: Wie die Leute unterwegs sind, verändert sich ständig. Die öffentliche Hand spielt eine maßgebliche Rolle dabei, die unterschiedlichen Bedürfnisse aufzugreifen und die Mobilität der Zukunft mitzugestalten. Öffis, E-Mobilität und automatisiertes Fahren sind dabei Schlüsselfaktoren. Selbstfahrende Autos bringen mehr Sicherheit auf unsere Straßen, und die neue Technologie ist eine Chance für unsere Industrie. Die seit Anfang 2017 möglichen Testfahrten werden angemeldet und von einem Expertengremium bewertet. Sie nützen der Industrie, um die neue Technologie zu erforschen. Und wir

ziehen daraus Erkenntnisse für den Straßenverkehr. Bevor selbstfahrende Autos ihren regulären Weg auf unsere Straßen finden, braucht es noch einen großen technologischen Sprung. Auch rechtliche und ethische Fragen müssen geklärt und ein öffentlicher Dialog geführt werden.

Für welche Themen werden im Rahmen der Technologieförderung Mittel bereitgestellt?

Leichtfried: Wir nehmen bis 2019 rund 25 Mio. Euro in die Hand und fördern neue Testumgebungen, Technologieentwicklung in Betrieben und Forschung an Universitäten. Wir investieren etwa in Stiftungsprofessuren und geben Studien in Auftrag, die die Auswirkungen von automatisiertem Fahren untersuchen.

Was kann der Aktionsplan zur Herausforderung der Dekarbonisierung beitragen?

Leichtfried: Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir das Verkehrssystem in ganz Europa umkrempeln: Öffis müssen gestärkt und der Individualverkehr sauber werden. Darum haben wir das E-Mobilitätspaket auf die Beine gestellt. Wir wollen langfristig selbstfahrende Autos mit elektrischem Antrieb und setzen auf Car-Sharing. Wenn das zum Alltag gehört, braucht nicht jeder ein eigenes Auto. Ich rufe mir in der Früh ein Fahrzeug, das mich in die Arbeit bringt. Am Weg steigt noch jemand zu. Das bringt weniger Autos, die die Straßen verstopfen. Wir gestalten die Mobilitätswende aktiv mit. Der Aktionsplan trägt seinen Teil dazu bei.



*Mag. **Jörg Leichtfried** ist seit Mai 2016 Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Davor war er Verkehrslandesrat in der Steiermärkischen Landesregierung und von 2004 bis 2015 SPÖ-Abgeordneter im Europäischen Parlament.