

FÄHRT IHR AUTO SCHON OHNE IHRE HILFE?

Die neuen Technologien erlauben zunehmend die Übertragung herkömmlicher Fahraufgaben an automatisierte Fahrsysteme. Doch wie steht es um die rechtlichen Rahmenbedingungen des automatisierten Fahrens? Hier ein Überblick.

Fahrzeuge mit Fahrassistenten sind imstande, selbständig einzuparken oder dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug auf der Autobahn eine konstante Geschwindigkeit fährt. Die Automatisierung entlastet den Fahrer und soll die Unfallhäufigkeit reduzieren. Durch den Rückgang der Anzahl an Fahrzeugen wird der Verkehr flüssiger und die Umwelt geschont. Es wird erwartet, dass vollautonome Fahrzeuge in wenigen Jahren serienreif sind. Aber wer haftet, wenn doch etwas passiert? Und warum gibt es hier noch einige rechtliche Herausforderungen?

In Tirol leitete ein Fahrzeug auf der Autobahn plötzlich eine Vollbremsung ein. Zwei nachfolgende Fahrzeuge fuhren auf. Aber es war nicht der Fahrer des ersten Fahrzeuges, der grundlos gebremst hatte, sondern dessen elektronischer Fahrassistent.

In Arizona fuhr ein autonomes Fahrzeug ungebremst eine Fußgängerin an. Das Fahrsystem hatte sie zwar registriert, jedoch erst kurz vor der Kollision erkannt, dass eine Bremsung notwendig war. Das installierte Notbremsystem war deaktiviert worden. Die Kontrollfahrerin griff nicht ein, weil sie das Geschehen zu spät wahrnahm. Die Fußgängerin verstarb.

Wer hat solche Unfälle zu verantworten? Hat die Technik versagt? Hätten die Fahrer besser aufpassen müssen?

AUTONOME FAHRZEUGE

Autobahnpilot, automatisiertes Einparken, Spurhalteassistent, Tempomat und Notbremsassistent sind schon jetzt bei uns erhältlich. Diese Technologien entsprechen den Stufen 2-3 der Klassifizierung von SAE International (www.sae.org) für autonome Fahrsysteme (Stufe 0: keine Automation; Stufe 1: Assistiertes Fahren; Stufe 2: Teilautomatisierung; Stufe 3: Bedingte Automatisierung; Stufe 4: Hochautomatisierung; Stufe 5: Vollautomatisierung). Es wird nicht mehr lange dauern bis Fahrzeuge vollautonom und vernetzt fahren. Der Übergang zu autonomen Serienfahrzeugen wird voraussichtlich in acht bis 12 Jahren eintreten (<https://bmvit.gv.at>).

Nach den geltenden internationalen Übereinkommen müssen Fahrzeuge grundsätzlich von menschlichen Fahrern beherrscht werden. Lediglich Assistenzanlagen sind derzeit zulässig. Auch aus europarechtlicher Sicht ist die Genehmigung autonomer Fahrzeuge nach den derzeit geltenden Rechtsgrundlagen (noch) nicht möglich.

Das in Österreich anwendbare Kraftfahrzeuggesetz und die Straßenverkehrsordnung stellen ebenso auf die Bedienung des Fahrzeuges durch einen Menschen ab. Die „Automatisiertes Fahren Verordnung“ erlaubt den automatischen Spurwechsel auf Autobahnen und Schnellstraßen unter gewissen Voraussetzungen. Tests mit autonomen Fahrzeugen gibt es auch bereits. Bei diesen bleibt der Lenker jedoch immer dafür verantwortlich, die Kontrolle jederzeit wieder zu übernehmen.

Das deutsche Straßenverkehrsgesetz nimmt Bezug auf den Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels „hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion“. Auch hier muss der Lenker so wahrnehmungsbereit bleiben, dass er die Steuerung unverzüglich wieder übernehmen kann, wenn er dazu aufgefordert wird oder er erkennt bzw. erkennen muss, dass die Voraussetzungen für die Systemnutzung nicht mehr vorliegen.

Bis zur Vollautomatisierung ist für den Gesetzgeber also noch einiges zu tun.

WER HAFTET, WENN ES KRACHT?

Autonome Fahrzeuge werden nicht durch menschliche Erscheinungen wie Müdigkeit, Ablenkung etc. beeinträchtigt. Dennoch können sie Unfälle verursachen, wenn sie falsch konzipiert wurden oder die konkrete Ausführung mangelhaft ist.

Wer Schadenersatz begehrt, muss unter anderem nachweisen, dass das Verhalten des Schädigers rechtswidrig war. Ein Fahrzeug selbst kann daher nicht für einen Schaden haften. Einem Menschen, der im autonomen Fahrzeug transportiert wird, wird man eher nur in Ausnahmefällen einen Vorwurf aus einem Unfall machen können (z.B. bewusste Deaktivierung des Fahrsystems); dasselbe gilt für Hersteller (z.B. Einsatz eines ungeeigneten Programmierers).

Die Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge sieht vor, dass der Halter eines Kraftfahrzeuges sowie dessen Versicherung für einen Unfall haftet, unabhängig davon, ob der Unfall auf ein Verschulden zurückzuführen ist oder nicht. Keinen Ersatz gibt es lediglich, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde. Ein fehlerhaft programmiertes Fahrsystem wird eher kein unabwendbares

Ereignis darstellen. Diese Art der Haftung dürfte sohin grundsätzlich auch auf Unfälle mit autonomen Fahrzeugen Anwendung finden.

Das Produkthaftungsrecht sieht vor, dass ein Hersteller für ein fehlerhaftes Produkt haftet, wenn dadurch ein Mensch getötet oder verletzt oder eine andere Sache beschädigt wird. Man wird davon ausgehen können, dass ein Fahrsystem (Steuerungssoftware) ein solches „Produkt“ ist. Bei einer zugekauften Software könnten sowohl Fahrzeug- als auch Softwarehersteller für Fehler haften. Keine Haftung besteht, wenn der Hersteller nachweisen kann, dass der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nicht erkannt werden konnte. Der Maßstab liegt hier sehr hoch.

Aus der Produktbeobachtungspflicht ergibt sich, dass Hersteller im Auge behalten müssen, welche Gefahren von ihren Produkten ausgehen. Diese Pflicht ist gerade bei Neuentwicklungen mit großem Schädigungspotenzial besonders groß.

In der Versicherungsbranche wird ein Rückgang der Haftpflicht- und Kaskofälle erwartet. Die Prämienhöhe wird vor allem auch von den Problemlösungskosten sowie den Fahrzeugpreisen abhängen. Für die Berechnung von Prämien gibt es noch keine ausreichenden Daten über den durchschnittlichen Schadensfall.

In den USA werden bei außergewöhnlich grob schuldhaftem oder vorsätzlichem Verhalten „punitive damages“, also eine Art Straf-Schadenersatz im Zivilprozess, der über den tatsächlichen Schaden hinausgeht, zugesprochen. Es wäre nicht ausschließen, dass auch in Europa zukünftig ein solcher Straf-Schadenersatz für Fälle gefordert wird, in welchen Fahrzeughersteller erhebliche Softwareprobleme ignorieren und damit die Verantwortung für schwere Unfälle (mit)tragen.

DER GLÄSERNE MENSCH?

Bereits jetzt ist für die Erteilung einer Typengenehmigung bei neu zugelassenen Fahrzeugen Voraussetzung, dass diese unter anderem über ein Notrufsystem verfügen, das bei Unfällen gewisse Daten an Notrufstellen übermittelt.

Das autonome Fahren setzt die Verarbeitung noch viel größerer Mengen an Daten (Bewegungsdaten, Umfelddaten, Zustand- und Verhaltensdaten, Nutzereinstellungen etc.) voraus, als das bisher der Fall war. Die Systeme kommunizieren miteinander (Car2Car) und mit anderen Einrichtungen (Car2X). Es geht hier um Big Data Anwendungen im Bereich von „smart traffic“. Sofern der Fahrzeugnutzer über diese Daten identifizierbar ist, wird es sich um geschützte personenbezogene Daten handeln.

Insbesondere die Fahrzeughersteller werden dafür Sorge zu tragen haben, dass ihre Systeme datenschutzkonform gestaltet sind. Wer haftet jeweils für die Einhaltung des Datenschutzes? Gibt es eine Art Black Box? Für jede Datenverarbeitung muss es einen Rechtferti-



© Julia Türtscher, BUCKFANG

Melanie Gassler Tischlinger: „Im Produkthaftungsrecht sollten die Haftungsvoraussetzungen für Schäden, die durch fehlerhafte Fahrsysteme verursacht werden, geregelt werden.“

gungsgrund geben. Welche Daten werden wem übermittelt und warum? Es ist sicherzustellen, dass die erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen (TOMs) eingeführt werden. Zudem spielen die Löschpflichten eine besondere Rolle.

FAZIT

Der Zeitpunkt, an dem uns das selbstfahrende Auto in die Arbeit chauffiert, rückt immer näher.

Neben dem hierfür erforderlichen technischen Fortschritt ist es auch wichtig, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Unter welchen Voraussetzungen soll das autonome Fahren überhaupt möglich werden? Welche Entscheidung soll das Fahrsystem beispielsweise in einer Situation treffen, in der mehrere Personen gleichzeitig gefährdet sind? Die Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters und des Versicherers sollten wie bisher bestehen bleiben. Es wäre sinnvoll, im Produkthaftungsrecht die Haftungsvoraussetzungen für Schäden, die durch fehlerhafte Fahrsysteme verursacht werden, näher zu regeln.

Der technische Fortschritt ist jedenfalls nicht aufzuhalten. Dem Gesetzgeber wird es obliegen, die erforderlichen Maßnahmen zu setzen und auch dafür zu sorgen, dass bei Unfällen tunlichst geklärt werden kann, wer haftet.

RAⁱⁿ Melanie Gassler-Tischlinger, LL.M.

Greiter Pegger Kofler & Partner Rechtsanwälte, Innsbruck

T +43 512 571811

E office@lawfirm.at

W www.lawfirm.at