

/ Zeitunglesen unerwünscht – Dobrindt-Entwurf setzt vollautonomem Fahren rechtliche Grenzen

11.08.2016

Produkthaftung | Prozessführung, Schiedsverfahren & ADR | Automobilindustrie

Der Weg zum vollautonomen Roboterauto ist für Autohersteller, Zulieferer und Softwareanbieter trotz aller Fortschritte eine große technische Herausforderung. Daneben setzt das Recht dem autonomen Fahren derzeit noch klare Grenzen – die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt jetzt mit einem Gesetzentwurf überwinden will. Allein: Auf den letzten Metern hat ihn beim Verfassen des Entwurfs der Mut verlassen. Vollautomatisches Fahren soll nur dann erlaubt sein, wenn der Fahrer sein Fahrzeug dauernd überwacht.

Fahrer kein Passagier im eigenen Auto

Das zeigt ein Blick in den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG). Nach § 1b StVG n.F. darf sich der Fahrzeugführer beim autonomen Fahren vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung zwar abwenden. Er muss aber in einem Maße wahrnehmungsbereit sein, dass er (bei Systemaufforderung oder bei technischer Störung) intervenieren und ggf. die Kontrolle zurückübernehmen kann. Schlafen ist also nicht erlaubt. Entgegen ersten begeisterten Stimmen in der Presse darf der Fahrer aber auch nicht Zeitung lesen, auf dem iPad Filme schauen oder auf seinem Smartphone twittern. Alles, was die latente Wahrnehmungsbereitschaft unterläuft (z.B. durch Ablenkung der Aufmerksamkeit) führt den Fahrzeugführer bei einem verhinderbaren Unfall im Auto-Modus zurück in die haftungsrechtliche Fahrlässigkeit.

Die Regelung des § 1b zeigt, dass der Gesetzgeber seinen Entwurf auf einen hohen Grad an Fahrzeugunterstützung beschränkt; es geht hier noch nicht um autonomes Fahren dergestalt, dass der Fahrer Passagier seines eigenen PKW wäre. Richtig attraktiv wird dieser Auto-Modus daher allenfalls im stockenden Stauverkehr sein.

Bedauerlicherweise fehlt im Entwurf zudem eine technische Verpflichtung (zB als Zulassungsvoraussetzung des Pkw), dass das Kfz den übrigen Verkehrsteilnehmer und der gesamten Außenwelt optisch anzeigt, gerade im Auto-Modus unterwegs zu sein. Dies ist für die gesellschaftliche Akzeptanz im Mischverkehr jedoch eine entscheidende Information in der Bringschuld des autonom fahrenden Fahrzeugführers. Denkbar wäre hier ein umlaufendes LED-Licht in einer Farbe, die sich international durchsetzen kann (also etwa kein Blaulicht).

Der Gesetzesentwurf geht außerdem nicht den radikalen Weg, die Halterhaftung (Gefährdungshaftung) nach § 7 StVG abzuschaffen. Das ist derzeit auch richtig; nach spätestens 20 bis 30 Jahren Betriebserfahrung mit dieser Technik und bei statistischer Auswertung zukünftiger Unfallursachen wird zu diskutieren sein, ob die rechtspolitische Rechtfertigung dieser Gefährdungshaftung (nach der jedes Auto per se eine besondere Gefahrenquelle darstellt) noch zutrifft und diese Halterhaftung noch rechtfertigen kann.

Weil die Haftung nach § 7 StVG allerdings summenmäßig beschränkt ist, wird nun handwerklich im Entwurf diese Höchstbegrenzung aufgehoben. Der Halter solcher Kfz wird daher zukünftig auch seinen Versicherungsschutz anpassen müssen.

Das Auto als Zeuge gegen den Fahrer

Äußerst problematisch sind die in §63a des Entwurfs enthaltenen Vorschläge zum integrierten Datenerheben/zur Datenverarbeitung. Streng genommen haben die Regelungen nichts mit dem automatisierten Fahren an sich zu tun. Telemetrische Aufzeichnungen von Bewegungs- und Systemdaten kann der Gesetzgeber auch aus anderen Gründen für notwendig halten; die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften zu Unfalldatenspeichern (Event Data Recorder, DER) in den USA zeigen seit Jahren, dass Fahrfunktionsdaten nichts mit dem Fahrmodus zu tun haben.

Inhaltlich regelt § 63a Abs. 2 das die dergestalt aufgezeichneten Daten „...auf Verlangen zuständigen Kontrollorganen zugänglich zu machen sind“. Hier ist völlig unklar, an wen sich dieser Rechtsbefehl wendet: an den Fahrer, der schon technisch gar keinen Zugriff auf Auslesegeräte und -codes hat? An den Hersteller, der keinerlei eigentumsrechtliches Recht auf jedwede Art von Zugriff auf ein privates Auto hat? Hier zeigt sich das alte Problem, dass ein Auto Daten generiert, ohne das klar ist, wer auf sie

de jure Zugriff hat. Das Problem setzt sich in Abs. 4 fort, der anordnet, dass die „Daten nach drei Jahren zu löschen sind“. Von wem und wie? Besonders bedenklich und ein einschneidender Passus ist § 63a Abs. 3 des Entwurfs: „Dritten ist Zugang zu diesen Daten zu gewähren, wenn sie glaubhaft machen, dass die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen (...) benötigt werden“.

Damit wird ein Albtraum Wirklichkeit: das Auto, das als Zeuge gegen den Fahrer selbst aussagen wird, ja muss! Und das sogar im Zivilprozess, denn die erwähnten Dritten werden vor allem Versicherer (der Gegenseite) sein: Die Datenspeicherung in eigenen Auto kann also herausverlangt werden, um mich selbst zu überführen. Die gegnerische Versicherung muss nur glaubhaft machen, dass sie die Daten zur Geltendmachung von Ansprüchen benötigt. Man fährt demnächst beweisrechtlich auf der tickenden Zeitbombe, dass das Auto aufzeichnet, wie sehr die mangelnde Reaktionszeit des Fahrers zur Wiederübernahme der Steuerung den Unfall befördert hat.

Der Entwurf scheint auch mit heißer Nadel gestrickt zu sein. Der neu vorgeschlagene § 1a versucht erstmals eine Legaldefinition dessen, was hier Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen genannt wird, und das bestehend aus zwei Elementen:

- ▶ „für eine bestimmte Zeit und in bestimmten Situationen durch im KfZ eingesetzte Technik maschinell längs und quer geführt werden können“ und
- ▶ „die Notwendigkeit der Übernahme der Fahrzeugführung durch den Fahrzeugführer erkennen und artikulieren können“

Beim ersten Element ist die sichere Vorwärtsfahrt beschrieben; leider fehlt aber jedes Definitionselement zum Abbremsen. Und gerade das Bremsen (und nicht nur die angesprochene Spurführung) wird für automatische Distanz-Absicherung zum vorabfahrenden Fahrzeug, aber auch für sichere Kurvenfahrten oder Ausweichsituationen implementierter Technikteil sein müssen. Hier muss das Ministerium zwingend nachbessern.

Trotz der beschriebenen Mängel ist der Entwurf rechtspolitisch ein großer Fortschritt. Er erlaubt es erstmals, vollautomatisierte Autos ohne Ausnahmegenehmigung auf die Straße zu bringen.

Haben Sie Fragen? Kontaktieren Sie gerne: [Prof. Dr. Thomas Klindt](#)

Practice Group: [Prozessführung, Schiedsverfahren & ADR](#) , [Automobilindustrie](#)

Contact Person



Prof. Dr. Thomas Klindt

Mitglied der Practice Group Prozessführung, Schiedsverfahren & ADR

Mitglied der Practice Group Compliance & Interne Ermittlungen

Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht

T +49 89 28628545