

WENN DER COMP



Automatischer Abstandswarner, Einparkhilfe, Spurhalteassistent und Ausweichassistent sind immer wichtigere Verkaufsargumente der Automobilindustrie. Einerseits sollen diese Funktionen den Fahrkomfort erhöhen. Andererseits versprechen sie auch größere Sicherheit im Straßenverkehr. Der Wunsch nach mehr Automatisierung ist verständlich, wenn man bedenkt, dass Studien zufolge 90 Prozent der Straßenverkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten der Fahrzeuglenker zurückgehen, während nur ein Prozent technische Ursachen hat.

Dr. Andreas Eustacchio ist Rechtsanwalt und Absolvent der London School of Economics.



„Ist man im Auto nur mehr

Daneben, so die Erwartungen, würden selbstfahrende bzw. autonome Autos zu einer Steigerung der Verkehrseffizienz führen, mobilitätsbedingte Emissionen reduzieren, aber auch neue Nutzergruppen erschließen, die derzeit ohne Führerschein nicht am Autoverkehr teilnehmen können.

Neue Technik, neue Fragen

An den Assistenzsystemen der Zukunft forschen unterschiedliche Industriezweige. Ziel ist es, das selbstfahrende Fahrzeug marktauglich auf die Straße zu bringen. Ein Fahrzeug, bei dem man nur mehr Passagier ist und der Computer lenkt. Ob heutige Fahrzeuglenker den damit verbundenen Kontrollverlust akzeptieren werden, ist noch offen. Trotzdem müssen schon jetzt die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dazu gehört auch die Klärung der Haftungsfrage: Wie soll sich etwa ein autonomes Fahrzeug verhalten, wenn sich ein Unfall nicht mehr vermeiden lässt und es entscheiden muss, ob es nach rechts ausschert, wo ein Fußgänger steht, oder nach links, wo mehrere Menschen warten? Wer wird diese Entscheidung treffen, und nach welchen – ethischen – Grundsätzen?

Die gesetzlichen Grundlagen

Das internationale Straßenverkehrsübereinkommen aus 1968, kurz „Wiener Übereinkommen“, regelt die Standardisierung grundlegender Verkehrsregeln. Es bestehen erst seit kurzem die

UTER LENKTT

VON DR. ANDREAS EUSTACCHIO

rechtlichen Grundlagen für das Fahren und Testen von Fahrzeugen in den unterschiedlichen Automatisierungsgraden. Nach der am 23. März 2016 in Kraft getretenen Ergänzung dieses internationalen Übereinkommens, das auch für Österreich gilt, genügt es, wenn der Fahrer jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen kann. Zuvor musste der Lenker sein Fahrzeug unter allen Umständen beherrschen, also es selbst fahren. Für das völlig autonom, sprich selbstfahrende computergesteuerte Auto der Zukunft wäre aber auch die neue Regelung noch nicht ausreichend. Glaubt man den Entwicklern, soll das selbstfahrende Auto in den nächsten zehn Jahren straßenverkehrstauglich sein. Für eine Zulassung derartiger Autos, über die der Fahrer eben nicht jederzeit die Kontrolle übernehmen kann, müssten in Österreich noch die entsprechenden Gesetze erlassen werden. Anders ist dies übrigens in den USA. Die zivile US-Bundesbehörde für Straßenver-

Ist ein technisches Gebrechen eines Fahrzeuges nachweislich Ursache für einen Straßenverkehrsunfall, haftet heute schon der Autohersteller. Und zwar selbst dann, wenn die Fehlerursache in einem Produktteil eines anderen Herstellers liegt. In der Regel greift hier die von einem Verschulden unabhängige Produkthaftung, eine europäische Regelung, die in allen 28 Mitgliedsländern der Europäischen Union jeweils in nationales Recht umgesetzt wurde. Somit ist der Autoproduzent verantwortlich, wenn der Airbag eines sogenannten OEM (= Hersteller von Komponenten) nicht auslöst. Der Geschädigte kann aber auch den Komponentenhersteller direkt belangen. Der Software-Entwickler, der mit der Programmierung eines autonomen Fahrzeuges beispielsweise auch die Entscheidung trifft, dass ein Mensch getötet wird, um ein anderes Leben zu retten, unterliegt allerdings nicht den

Passagier, wird die Kfz-Versicherung obsolet.“

kehrssicherheit (NHTSA) erkennt seit Februar 2016 den Computer als Fahrer an, wobei auch in den USA selbstfahrende computergesteuerte Fahrzeuge noch nicht ohne Lenkrad und Gaspedal auskommen dürfen.

Wer haftet, wenn es kracht?

Wird beim Betrieb eines Kfz ein Straßenverkehrsunfall verursacht, muss in Österreich grundsätzlich der Halter bzw. Lenker des Fahrzeuges den verursachten Schaden ersetzen. Die Haftung beruht darauf, dass mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges eine gefährliche Tätigkeit ausgeübt wird, deren Folgen der Halter bzw. Lenker verantwortet. Und zwar ohne Vorliegen von Verschulden. Der Geschädigte muss also nicht nachweisen, dass der Lenker sorgfaltswidrig agierte, etwa weil er mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs war.

Bei zunehmendem Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug durch den Lenker wird diese Haftung immer weniger, bei einem selbstfahrenden Auto wohl gar nicht mehr aufrechtzuerhalten sein. Bereits jetzt bieten Hersteller an, für Schäden die Haftung zu übernehmen, die die von ihnen erzeugten (teil-)automatisierten Autos verursachen. Da der Eigentümer seines eigenen selbstfahrenden Fahrzeuges mit einem Passagier in einem Taxi vergleichbar sein wird, wird für ihn als Halter in Zukunft wahrscheinlich auch die Kfz-Pflichtversicherung obsolet.

Haftungsregeln der verschuldensunabhängigen Produkthaftung. Das mag überraschen, aber Software ist – nach überwiegender Ansicht – kein Produkt und demnach der Programmierer auch nicht Hersteller. Geschädigte finden immerhin im Hersteller des Autos mit der betreffenden Software ihren Haftungsadressaten, der wiederum beim Softwareunternehmen Rückgriff nehmen kann. Nur eine Entscheidung des EuGH wird Klarheit schaffen, ob diese Differenzierung zugunsten des Software-Erzeugers gerechtfertigt ist. Die Durchsetzung von Ansprüchen Geschädigter unmittelbar gegen Programmierer kann bis dahin zumindest bei Nachweis von Verschulden (Fahrlässigkeit) erfolgreich sein, was in der Praxis allerdings nahezu unmöglich ist.

Und das ist erst der Anfang

Daneben tun sich weitere Fragen auf. Während einer Fahrt wird von Steuergeräten eine Vielzahl von Daten technischer Natur aufgezeichnet, die Angaben über Funktionen und den Zustand des Autos enthalten. Wenn sich daraus keine Rückschlüsse auf die Identität des Fahrers ziehen lassen, greift der Datenschutz grundsätzlich nicht. Darf der Autohersteller die gespeicherten Informationen über persönliche Fahrgewohnheiten aber dennoch ohne Zustimmung des (Fahrzeug-)Eigentümers verwenden? Und wem gehören diese Daten? Auf dem Weg zur Marktreife des Autos der Zukunft sind somit noch einige rechtliche Hürden zu nehmen. ◀