

ARBEITSKREIS II: AUTOMATISIERTES FAHREN UND RECHTLICHE HÜRDEN

Audi-Chef Rupert Stadler sprach der Autoindustrie auf dem Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung Ende November sicher aus der Seele, als er auf die baldige Freigabe des autonomen Fahrens auf Pilotstrecken drängte. Wären da nur nicht die Gesetze, die der neuen Technologie so dramatisch hinterherhinkten. So müssen die Juristen vor Freigabe derartiger Durchbruchtechnologien wissen, wer schuld ist, wenn etwas passiert. Solange die Hersteller allerdings zum Schutz ihrer Algorithmen auf Daten sitzen, die z.B. über das Versagen von Assistenzsystemen Aufschluss geben könnten, und auch Gerichte kaum oder keinen Zugang erhalten, fällt es schwer, mit dem Fortschritt Schritt zu halten.

Wenn der Fahrer als Verantwortlicher bei einem von seinem Fahrzeug verursachten Verkehrsunfall ausscheidet, dürften das Produkthaftungsgesetz und die Haftung des Herstellers nach § 823 Abs. 1 BGB eine durchaus hinreichende Haftungsalternative für das mögliche Entstehen von Sach- und Personenschäden bei Systemfehlern oder Systemversagen darstellen. Derartige Ansprüche können aber nur durchgesetzt werden, wenn der Zugriff auf entsprechende Beweisdaten – anders als bisher – neben den Herstellern auch den ansonsten Betroffenen rechtlich und tatsächlich möglich ist. Nach Schadenfällen müssen sämtliche Systemhandlungen und relevanten Daten wie auch mögliche Systemeingriffe durch den Fahrer beweissicher dokumentiert den Parteien zur Verfügung stehen. Hier brauchen wir entsprechende Gesetze. Bei der Ausgestaltung sollte ein besonderes Augenmerk auf Transparenz bei der Datenerhebung und -speicherung sowie einen ausgedehnten Datenschutz gelegt werden.

Auch wird es nicht ganz einfach sein, die Verkehrssünder im Griff zu behalten, wenn sich diese auf einen Rechtsbruch durch den Pkw ohne eigenes Zutun berufen. Hier sind Überlegungen notwendig, wie man in verkehrsrechtlichen Massenverfahren wie z.B. bei Geschwindigkeitsverstößen Klarheit darüber erlangen kann, ob das System oder ein selbst verantwortlicher Fahrzeugführer gefahren ist. Sanktionen sind nach deutschem Recht an fahrlässiges oder vorsätzliches Handeln geknüpft. Ein solches liegt bei systemseitigem Fehlverhalten nicht vor. Es wäre zukünftig mithin notwendig, jedem einzelnen Fahrer bei jeder einzelnen von vielen Millionen Ordnungswidrigkeiten jährlich nachzuweisen, dass er selbst gefahren ist, um einen Bußgeldbescheid gegen ihn auszubringen. Es ist zu überlegen, wie dies gesetzlich gelöst werden kann, ohne zu weit gehende und datenschutzrechtlich bedenkliche Überwachungen in Form von anlasslosen Massenüberwachungen notwendig zu machen.

Autos vernetzen sich zum Zweck der Datenkommunikation untereinander und mit der Umgebung. Niedersachsen möchte nun die bisher in Deutschland abgelehnte Streckengeschwindigkeitsüberwachung auf seinen Straßen testen und das Notrufsystem E-Call macht es ab Frühjahr 2018 erforderlich, dass alle Neuwagen mit GPS-System sowie Send- und Empfangsmöglichkeiten

ausgestattet werden. Wir sehen uns zunehmend einer Infrastruktur gegenüber, die neben dem autonomen Fahren auch Überwachung und Datenmissbrauch möglich macht. Hier muss der Datenschutz Schritt halten! Es kann nicht reichen, alte Gesetze unter den neuen Gegebenheiten frei zu interpretieren. Es müssen eilig auch ein paar neue Gesetze her, die der Zukunft Rechnung tragen.

Dr. Daniela Mielchen, Hamburg



Daniela Mielchen, Hamburg