

Fuldaer Zeitung

Gegründet 1874

Ausgabe vom: 16. Februar 2019

GASTKOMMENTAR

Die Suche nach dem Schuldigen

Das automatisierte Fahren stellt uns vor einige rechtliche Herausforderungen auch und besonders im Strafrecht. Wir waren es in der Vergangenheit gewohnt, dass sich zumeist ein Schuldiger finden ließ, wenn es zu Verkehrsverstößen und Unfällen kam. Während man möglicherweise noch darüber hinwegsehen kann, dass niemand zur Rechenschaft gezogen wird, wenn ein automatisiertes Kraftfahrzeug einmal falsch parkt, ist es schwer zu ertragen, wenn durch diese Technologie Menschen zu Schaden kommen oder gar getötet werden.

Im Zuge der zunehmenden Automatisierung von Fahrzeugen hat unter anderem Paragraf 1b Straßenverkehrsgesetz (StVG) Eingang in unsere Gesetze gefunden. Er gibt eine erste Hilfestellung, indem er festlegt, dass der Fahrzeugführer, der im automatisierten Betrieb unterwegs ist, die Fahrzeugführung wieder übernehmen muss, wenn er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der automatisierten Fahrfunktion nicht mehr vorliegen. Erkennt er also, dass eine Gefahr droht, der das System nicht gewachsen ist, muss er übernehmen. Wenn er dies versäumt, öffnet das die Tür zumindest

DANIELA MIELCHEN

beleuchtet die verkehrsrechtlichen Fragen des automatisierten Fahrens.



Die Autorin ist Inhaberin der Kanzlei Mielchen & Coll. in Hamburg und unter anderem auf Verkehrsrecht spezialisiert. Sie ist zudem Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein (www.verkehrsanwaelte.de).

zu einem Fahrlässigkeitsverstoß.

Kritiker des Gesetzes wiesen schon früh darauf hin, dass der Fahrzeugführer durch diese Norm zum Versuchskaninchen der Automobilindustrie wird, indem er ausbügeln muss, was bei der Automatisierung noch nicht recht klappt. Ihm wird auf der einen Seite die legale Möglichkeit gegeben, sich während des Fahrtbetriebs mit anderen Dingen zu beschäftigen, eine Zeitung durchzublättern oder mit der Familie zu telefonieren. Auf der anderen Seite soll er haften, wenn etwas schiefläuft.

Bedenkt man, dass Versuche im Fahrsimulator ergeben haben, dass ein mit anderen Dingen beschäftigter Fahrer bis zu 26 Sekunden benötigt, um die Fahrsituation wieder voll zu erfassen, dürfte der § 1 b StVG schnell ins Leere laufen, wenn man nicht Bürger nach dem Zufallsprinzip kriminalisieren möchte.

Möglich ist es auch, die Hersteller der Fahrzeuge, insbesondere die Programmierer, über die auf der Ebene der Chain of supply angesiedelten Fahrlässigkeitsverstöße in die Verantwortung zu nehmen. Während dies bei Fragen der zivilrechtlichen Haftung viel Sinn ergibt, könnte eine Verschärfung der strafrechtlichen Haftung bedeuten, dass man mit der Berufswahl des Programmierers den ersten Fuß im Gefängnis hat. Das ist wenig sinnvoll und praktikabel.

Möglicherweise müssen wir aber auch völlig umdenken und zukünftig damit leben, dass es nicht immer einen Schuldigen geben wird. Belohnt werden wir mit drastisch sinkenden Unfallzahlen, die bei einer vollständigen Automatisierung des Straßenverkehrs erwartet werden.

Eines müssen wir uns in Zeiten der DSGVO aber bewusst machen. Die Suche nach dem Schuldigen wird oft eine umfangreiche Datenauswertung der schon jetzt zuhauf in Fahrzeugen aufgezeichneten Fahrdaten erforderlich machen.