

Gastkommentar

Autonom Fahren: Österreich verspielt Chancen

In Österreich sollen demnächst autonome Autos auf Teststrecken fahren. Das Wissen über rechtliche und verkehrspolitische Konsequenzen ist dafür unverzichtbar.

Japan 2020, Olympische Spiele: Autonome Autos befördern Sportlerinnen und Sportler ebenso wie Besucherinnen und Besucher. Deutschland 2019: Mercedes, BMW, Audi oder Volkswagen, alle wollen mit autonomen Autoflotten auf die Straße. Getestet wird schon seit Jahren. England 2017: selbstfahrende Autos auf Schnellstraßen und 2020 überall. Vereinigte Staaten 2016: Nach Kalifornien (2009) und Texas (2015) will Google heuer seine autonomen Fahrzeuge auch im Bundesstaat Washington auf die Straßen schicken. Sie sollen vermehrt im Regen getestet werden. Und was geschieht in Österreich im Jahr 2020?

Auch in Österreich wird das enorme Potenzial autonomer Autos gesehen. Seit 2015 gibt es einen vom Verkehrsministerium eingerichteten Automatisierungsgipfel. In Arbeitsgruppen arbeiten Expertinnen und Experten an unterschiedlichen Themen, beispielsweise an Infrastrukturfragen und Rahmenbedingungen. Teststrecken soll es noch dieses Jahr geben. Die rechtlichen Grundlagen dafür werden gerade angepasst. Allerdings geht aus einer unlängst vorgestellten Studie der FH Wels u.a. hervor, dass die Öffentlichkeit der neuen Technologie kritisch gegenübersteht.

Fahren wird sicherer

Festzustellen, dass es eine Skepsis gegenüber selbstfahrenden Autos gibt, ist jedoch zu wenig. Es gilt vielmehr, die richtigen Fragen rechtzeitig zu stellen, um die gesellschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen aktiv zu gestalten. Technische Innovation bedarf innovationsfördernder Rahmenbedingungen. Österreich sollte nicht bloß nachmachen, was andere für uns festgelegt haben.

Autonomes Fahren hält zweifelsohne ein enormes wirtschaftliches Potenzial bereit. Zugleich wird es die Mobilität neu definieren und die Gesellschaft maßgeblich verändern. Das Fahren wird effizienter und sicherer, immobile Menschen bleiben länger mobil und neue Dienstleistungen, wie autonome Zustelldienste, werden möglich. Neben diesen Chancen gibt es, wie bei jeder neuen Technologie, auch Risiken: Beispielsweise ist die Software autonomer Autos anfällig für Hackerangriffe und autonome Fahrzeugtechnologie könn-



Google hat sein selbstfahrendes Auto bereits 2015 in Kalifornien vorgestellt. Einige US-Bundesstaaten gestalten seit Jahren rechtliche Konzepte dafür.

te zwar neue Arbeitsplätze bringen, würde etliche Menschen jedoch den Arbeitsplatz kosten.

Kleine Novelle reicht nicht

Ist Österreich auf eine derartige Entwicklung rechtlich und gesellschaftspolitisch vorbereitet? Ist es mit einer kleinen Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes getan? Gibt es angemessene innovationsfördernde rechtliche Rahmenbedingungen? Wie steht es um das Risikomanagement? Was sind die sozioökonomischen und verkehrspolitischen Auswirkungen? Wie verändert sich etwa das Verkehrsaufkommen oder der Modalsplit? Wie muss die Infrastruktur angepasst werden?

Während die politischen Weichen für eine technologische Öffnung gestellt wurden, fehlt es – abgesehen von kleineren Ausnahmen – an der entsprechenden rechtlichen, sozialwissenschaftlichen und verkehrspolitischen Auseinandersetzung mit selbstfahrenden Autos in Österreich.

Infrastruktur anpassen

Notwendig ist es, autonomes Fahren vorausschauend und umfassend rechtlich sowie verkehrspolitisch zu begleiten. Hier stellt sich z.B. die Frage, ob autonome Autos an die bestehende Infrastruktur angepasst oder umgekehrt die Infrastruktur an die autonomen Autos angepasst werden muss.

Der richtige Zeitpunkt, diese Fragen zu beantworten, wäre sofort, und nicht erst dann, wenn die Technologie bereits in unseren Alltag integriert ist. Neben der Antwort auf die Frage, wer bei einem Unfall haftet, die im derzeitigen Diskurs im Vordergrund steht, sollten wir jetzt schon wissen, wie wir beispiels-

weise die gesammelten Daten schützen können, wer dafür sorgt, dass die Software ethisch programmiert ist, wie autonome, semiautonome und nicht autonome Fahrzeuge im Straßenverkehr gemeinsam existieren können, wie Autos, Infrastruktur und andere technische Einrichtungen miteinander kommunizieren können oder ob der Einsatz autonomer Autos infrastruktureller Maßnahmen bedarf.

Vorbild USA

Rechtliche Entwicklungen hinken den technologischen Innovationen hinterher, so eine gängige Beschreibung des Verhältnisses von Recht und Technik. Dies muss aber nicht so sein. Autonomes Fahren macht deutlich, dass rechtzeitige Regulierungstätigkeit Innovation fördern, einen Rahmen für Investitionen schaffen und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen kann. Einzelne amerikanische Bundesstaaten gestalten bereits seit einigen Jahren aktiv neue rechtliche und gesellschaftliche Konzepte für selbstfahrende Autos. Wir als Gesellschaft sollten daher unsere Möglichkeiten nicht dadurch verspielen, dass wir uns auf bloße Skepsis gegenüber neuen Technologien zurückziehen. Es gilt vielmehr, die Art und Weise des Einsatzes neuer Technologien demokratisch zu diskutieren und als rechtlicher Innovationsführer nachhaltig mitzugestalten.

IRIS EISENBERGER
Univ.-Prof. Rechtswissenschaften,
Boku Wien

KONRAD LACHMAYER
Privatdozent