

*Konrad Lachmayer*

## Verkehrsrecht: Rechtsstaatliche Defizite der Regelungen zu Testfahrten

- I. Einleitung
- II. Testfahrten
  - A. Regulatorische Annäherungen
    - 1. Notwendigkeit rechtlicher Regelungen für Testfahrten
    - 2. Bestehende rechtliche Regelungen für Testfahrten
  - B. Formalgesetzliche Delegationen
    - 1. Verfassungsrechtlicher Rahmen
    - 2. Ausnahmen von der Typengenehmigung
    - 3. Ausnahmen von Lenkerpflichten I
    - 4. Inkurs: Kompetenzrechtliche Problematik
    - 5. Ausnahmen von Lenkerpflichten II
  - C. Rechtsstaatliche Defizite auf Verordnungsebene
    - 1. Überblick
    - 2. Handlungsformenproblematik
    - 3. Fehlende gesetzliche Grundlagen
    - 4. Fehlende Inhalte in der Verordnung
    - 5. Konformitätsfiktionen
    - 6. Problematik der genehmigten Fahrsysteme
    - 7. Privilegierung militärischer Fahrzeugentwicklung
    - 8. Datenschutzrechtliche Problemstellungen
    - 9. Legistische Eigenwilligkeiten
    - 10. Zusammenfassung
  - D. Soft Law
  - E. Schlussfolgerungen
- III. Perspektiven

### **I. Einleitung**

Im Rahmen des österreichischen Verkehrsrechts halten sich die gesetzlichen Regelungen zur Automatisierung des Fahrens sehr in Grenzen. Im Zentrum steht die 33. KFG Novelle<sup>1)</sup>, die als minimalistische Vorgehensweise zu verstehen ist. Es fehlt an Begriffsdefinitionen ebenso wie an systematischen Überlegungen etwa hinsichtlich neuer Abschnitte im KFG oder in der StVO. Eine mini-

---

<sup>1)</sup> BGBl I 2016/67.

malistische Vorgangsweise ist allerdings nur bei einer oberflächlichen Betrachtung innovationsfreundlich. Um technischen Entwicklungen zum Durchbruch zu verhelfen sind vielmehr klare rechtliche Regelungen notwendig, die ausreichend Rechtssicherheit bieten; die Reduktion rechtlicher Regelungen auf ein absolutes Minimum schafft demgegenüber Rechtsunsicherheit.<sup>2)</sup> Im vorliegenden Fall wird die Gesetzgebung dazu genötigt auf jede technologische Neuerung wiederum – reflexartig – Anpassungen vorzunehmen, anstatt im Sinne eines Gesamtkonzepts regulatorische Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, die technologieoffen und innovationsfördernd ausgestaltet sind.

Im Rahmen des nachfolgenden Beitrags kann aufgrund der Komplexität des Themas und der Vielschichtigkeit der Problemstellungen kein Gesamtkonzept für verkehrsrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit der Automatisierung des Fahrens vorgelegt werden.<sup>3)</sup> Es soll vielmehr punktuell auf eine konkrete Themenstellung eingegangen werden, die sowohl eine Auseinandersetzung mit den aktuellen verkehrsrechtlichen Entwicklungen, als auch einen thematischen Aufriss für in die Zukunft weisende Themen bietet. Es findet daher eine Fokussierung auf die Regelungen zur Ermöglichung von Testfahrten für Automobilhersteller und andere staatliche sowie nichtstaatliche Unternehmungen statt. Die nachfolgende rechtswissenschaftliche Analyse der bestehenden Rechtslage untersucht kritisch die geschaffenen Regelungen auf unterschiedlichen rechtlichen Ebenen (Gesetz/Verordnung/Verhaltenskodex) im Sinne des Stufenbaus der Rechtsordnung am Maßstab der jeweils höheren Ebenen.

Die zentrale Kategorisierung von Automatisierungsprozessen differenziert bekannter Weise fünf Stufen der Automatisierung des Fahrens,<sup>4)</sup> wobei erst die fünfte Stufe ein autonomes Fahren durch Fahrzeuge beinhaltet, bei dem kein Lenker mehr erforderlich ist. Wie bereits die bestehenden rechtlichen Regelungen aufzeigen, soll auf Ebene der Testfahrten von teil- über vollautomatisiertes bis hin zum autonomen Fahren, also der dritten bis zur fünften Stufe, vorbereitet werden. Auf Ebene der Testfahrten werden daher (selbst wenn die Tests auf der vierten Stufe stattfinden) Systeme für autonomes Fahren der fünften Stufe getestet. Die bestehenden gesetzlichen Regelungskonzepte beziehen sich daher umfassend auf alle Stufen der Automatisierung bis hin zum autonomen Fahren. Von besonderer Relevanz ist im konkreten Zusammenhang dabei die vierte Stufe der Vollautomatisierung. Insoweit sind auch die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Konsequenzen in ihrer Breite und Tiefe zu verstehen. Das Fallbeispiel der Testfahrten eignet sich sehr gut, um die bestehenden rechtsstaatlichen Spannungsfelder zu identifizieren und zu analysieren.

---

<sup>2)</sup> I. Eisenberger, *Innovation im Recht* (2016).

<sup>3)</sup> Siehe zur Komplexitätsproblematik I. Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer, *Automatisiertes Fahren: Komplexe regulatorische Herausforderungen*, ZVR 2016, 383 (390).

<sup>4)</sup> Siehe dazu den Beitrag von Juschten/Hössinger in diesem Band; *SAE International*, *Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems* (Standard J3016 v 16. 1. 2014).

## II. Testfahrten

### A. Regulatorische Annäherungen

#### 1. Notwendigkeit rechtlicher Regelungen für Testfahrten

Die rechtliche Erlaubnis automatisierte und autonome Fahrssysteme im Straßenverkehr einzusetzen, bedarf eines schrittweisen Prozesses der Zulassung. Da bereits automatisierte, aber sodann auch autonome Fahrssysteme nicht nur als Fahrzeug betriebssicher sein müssen, sondern auch die Funktionen des Fahrzeuglenkers übernehmen und damit eigenständiges Verhalten im Straßenverkehr setzen, sind äquivalente regulatorische Maßnahmen erforderlich, die sowohl die Einhaltung der StVO garantieren als auch die grundsätzlichen Fähigkeiten des Fahrsystems, im Straßenverkehr adäquat zu agieren – wie dies auch bei Menschen im Rahmen des FSG geschieht –, überprüfen. Die bisherige technische Zulassung iSd KFG ist daher weiterhin eine notwendige, aber keinesfalls eine hinreichende Bedingung für die rechtliche Erlaubnis des Einsatzes von autonomen Fahrssystemen im Straßenverkehr.<sup>5)</sup>

Es sind daher regulatorische Maßnahmen erforderlich, die eine schrittweise „Zulassung“<sup>6)</sup> eines autonomen Fahrsystems im regulären Straßenverkehr ermöglichen.<sup>7)</sup> Ähnlich der Arzneimittelzulassung<sup>8)</sup> bedarf es umfangreicher Informationen, Analysen und Prüfungen, bevor ein für die Gesamtbevölkerung und alle Straßenverkehrsteilnehmer potenziell gesundheits- und lebensgefährliches Fahrsystem bewilligt werden kann. Wie es im Rahmen des komplexen Prozesses der Arzneimittelzulassung der klinischen Prüfung bedarf<sup>9)</sup>, so sind auch im Rahmen der Zulassung autonomer Fahrssysteme Testfahrten im regulären Straßenverkehr erforderlich, um unter realen Bedingungen die Funktionsfähigkeit der automatisierten Fahrssysteme zu überprüfen.

Testfahrten stellen insofern einen relevanten Zwischenschritt hin zu einer Zulassung im normalen Straßenverkehr dar. Um Testfahrten zuzulassen sind bereits vorab virtuelle und reale Tests notwendig, die außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs stattfinden. Nach Durchführung der Testfahrten sind wiederum Analysen und allenfalls Anpassungen erforderlich. Testfahrten auf öffentlichen Straßen können in sich selbst auch gestuft sein: so stehen etwa reguläre Straßenverhältnisse und Fahrsituationen am Anfang einer Testphase; außergewöhnliche Straßenverhältnisse und anspruchsvollere Fahrsituationen am Ende. Es bedarf der Regelungen, wann eine Testfahrt zu unterbrechen oder auch abzubrechen

---

<sup>5)</sup> Es wäre ein grober Irrtum zu glauben, dass die Betriebssicherheit – also die bloße Funktionsfähigkeit eine bestimmte Aktion im Straßenverkehr zu setzen – ausreicht, um auch die Entscheidungskompetenz eines autonomen Fahrsystems zu gewährleisten.

<sup>6)</sup> Dies bezieht sich nicht nur auf eine „Zulassung“ iSd KFG, sondern verlangt auch eine neue Form der „Zulassung“ analog zum FSG.

<sup>7)</sup> Schließlich bedarf es auch einer umfassenden Anpassung der StVO, da ohne eine solche automatisierte Fahrssysteme im Straßenverkehr nicht teilnehmen dürfen.

<sup>8)</sup> Siehe die Anforderungen an die Zulassung von Arzneispezialitäten gem §§ 7 ff AMG.

<sup>9)</sup> Siehe die konkreten Bestimmungen gem §§ 28 ff AMG.

ist und eines Normensystems, das sowohl während der Testphasen als auch für den nachfolgenden Einsatz im regulären Straßenverkehr die Verkehrssicherheit und andere Ziele des Verkehrsrechts garantiert. Als Beispiel dafür dient etwa die territoriale Eingrenzung von Testfahrten auf bestimmte, vordefinierte Streckenabschnitte von öffentlichen Straßen.

## 2. Bestehende rechtliche Regelungen für Testfahrten

An der Notwendigkeit rechtlicher Regelungen für Testfahrten scheint auch auf politischer Ebene kein Zweifel zu bestehen. So trifft man auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr auf folgende Aussage:

„Für die Testfahrten gibt es klare Spielregeln: Um Sicherheit zu gewährleisten, muss immer ein ausgebildeter Testpilot hinter dem Steuer sitzen, der jederzeit die Kontrolle übernehmen kann. Bevor neue Systeme auf der Straße getestet werden dürfen, müssen sie einige tausend Kilometer auf Teststrecken oder in Labors absolviert haben.“<sup>10)</sup>

Die hier genannten „Spielregeln“ beziehen sich auf Teile der „Automatisiertes Fahren Verordnung (AutomatFahrV)“ des BMVIT,<sup>11)</sup> die auf den im Rahmen der 33. KFG Novelle neu eingefügten Bestimmungen des § 102 Abs 3a u 3b KFG beruhen.<sup>12)</sup> Liest man demgegenüber in den Erläuterungen zur RV der 33. KFG Novelle nach, so finden sich hinsichtlich der in der Verordnung festzulegenden „Spielregeln“ völlig andere Aussagen:

„Es wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit „automatisiertes Fahren“ unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich wird. Der Lenker soll bestimmte Fahraufgaben, wie zB Abstand halten, Beschleunigen, Bremsen, Spurhalten, Spurwechseln, Lenken, usw. im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen dürfen, wenn das in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen wird. In einer solchen Verordnung sollen die weiteren Rahmenbedingungen festgelegt werden, in welchen Verkehrssituationen, auf welchen Arten von Straßen, bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen, bei welchen Fahrzeugen, welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können.“<sup>13)</sup>

Von Testpiloten und vorab zu absolvierenden Testkilometern ist in diesem Zusammenhang nicht die Rede. Es geht vielmehr um Verkehrssituationen, Straßenarten, Geschwindigkeitsbereiche oder Fahraufgaben. Die Problematik der bestehenden Bestimmungen zu Testfahrten liegt aber genau darin, dass es an den eingeforderten „klaren Spielregeln“ fehlt. Es ist der bestehenden Rechtslage vielmehr ein Defizit an Regelungen zu attestieren, aus der sich sodann zahlreiche weitere rechtsstaatliche Probleme ergeben. Diese sollen in weiterer Folge identifiziert und analysiert werden.

<sup>10)</sup> <https://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/1221selbstfahrend.html>.

<sup>11)</sup> BGBl II 2016/402.

<sup>12)</sup> BGBl I 2016/67.

<sup>13)</sup> RV 1192 BlgNR 25. GP, 1.

Zusammenfassend betrachtet, zeigt sich in Hinblick auf die bestehenden Regelungen zu Testfahrten regulatorisch eine verkehrte Welt. Die gesetzlichen Regelungen des § 102 Abs 3a u 3b KFG erweisen sich als unzureichend und adressieren die vielen wichtigen Fragestellungen von Testfahrten nicht. Auf Ebene der AutomatFahrV finden sich bereits wesentlich mehr Regelungen, die allerdings keine gesetzliche Grundlage besitzen. Schließlich findet sich der breiteste regulatorische Rahmen im *Code of Practice*<sup>14)</sup>, der als *soft law* zu qualifizieren und dessen Einhaltung daher freiwillig ist. Bereits diese Vorgehensweise erweist sich als nicht rechtsstaatskonform, wie im Detail nachzuweisen sein wird.

Auf diesen Überlegungen aufbauend sollen in weiterer Folge – dem Stufenbau der Rechtsordnung folgend – in einem ersten Schritt die Defizite der einfachgesetzlichen Regelungen identifiziert werden. (B.) In einem zweiten Schritt werden die vielfältigen rechtsstaatlichen Probleme der AutomatFahrV analysiert (C.). Abschließend werden in einem dritten Schritt rechtsstaatliche Probleme des Code of Practice aufgezeigt und regulatorische Inspirationen für die gesetzliche Ebene gewonnen (D.).

## B. Formalgesetzliche Delegationen

### 1. Verfassungsrechtlicher Rahmen

Das Legalitätsprinzip des Art 18 B-VG gebietet, dass das hoheitliche Handeln der Verwaltung auf Grundlage von gesetzlichen Bestimmungen erfolgt.<sup>15)</sup> Ermächtigt der Gesetzgeber den Verordnungsgeber zur eigenständigen Regelung des Verwaltungshandelns in einem zu großen Ausmaß, so verletzt der Gesetzgeber die Pflicht die gesetzlichen Grundlagen hinreichend bestimmt auszugestalten, was allgemein als eine sog „formalgesetzliche Delegation“ bezeichnet wird.<sup>16)</sup> Umgekehrt verletzt der Verordnungsgeber das Legalitätsprinzip gem Art 18 B-VG dann, wenn dieser Regelungen erlässt, die einer hinreichenden gesetzlichen Grundlage entbehren.<sup>17)</sup> In diesem rechtsstaatlichen Spannungsfeld befinden sich nun die bestehenden Regelungen zu Testfahrten von automatisierten Fahrsystemen.<sup>18)</sup>

---

<sup>14)</sup> Siehe <http://www.austriatech.at/aktivitaeten/kontaktstelle-automatisiertes-fahren> sowie konkret den Code of Practice „Automatisiert – Vernetzt – Mobil“: [http://www.austriatech.at/files/get/ff2b99d60657b228a4c176ed11d6dfa3/codeofpractice\\_20160607\\_endfassung.pdf](http://www.austriatech.at/files/get/ff2b99d60657b228a4c176ed11d6dfa3/codeofpractice_20160607_endfassung.pdf).

<sup>15)</sup> Siehe Rill, Art 18 B-VG, in *Kneihls/Lienbacher* (Hrsg), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (2001) Rz 4.

<sup>16)</sup> Siehe *Mayer/Kucsko-Stadlmayer/Stöger*, Grundriss des österreichischen Bundesverfassungsrechts<sup>11</sup> (2015) Rz 573.

<sup>17)</sup> Siehe die Rsp des VfGH im datenschutzrechtlichen Kontext der Section Control die Möglichkeiten gesetzlicher Ausformulierungen ebenso wie die grundrechtlichen Determinierungsvorgaben an den Verordnungsgeber (VfSlg 18.146/2007).

<sup>18)</sup> Zu weiteren verfassungsrechtlichen Fragestellungen siehe insbesondere *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen in diesem Band.

## 2. Ausnahmen von der Typengenehmigung

Um eine Testfahrt durchführen zu können, bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Damit angesprochen ist zuallererst die kraftfahrrechtliche Zulassung in Form der Typengenehmigung gemäß §§ 28 ff KFG. Ausnahmen von der Typengenehmigung bestehen etwa gemäß § 34 KFG im Rahmen einer sogenannten Ausnahmegenehmigung. Diese kann zB gemäß § 34 Abs 1 KFG auf Antrag bescheidmäßig erteilt oder gemäß § 34 Abs 6 KFG durch Verordnung vorgenommen werden:

„Zum Zwecke der Erprobung oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung allgemein Ausnahmen von einzelnen oder allen Bestimmungen der §§ 4 bis 27 für bestimmte Fahrzeugkategorien festlegen, sofern dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit keine Bedenken bestehen (Ausnahmeverordnung). Anstelle der Vorschriften der §§ 4 bis 27 können erforderlichenfalls davon abweichende Bestimmungen in dieser Verordnung festgelegt werden. Erforderlichenfalls ist der zeitliche Geltungsbereich einer Ausnahme in der Verordnung festzulegen.“

Bereits diese Bestimmung sieht eine pauschale Ausnahmeregelung vor, bei der es – abgesehen von der wesentlichen Zielsetzung der Verkehrs- und Betriebssicherheit – an Vorgaben fehlt. In diesem Fall liegt eine verfassungswidrige formalgesetzliche Delegation vor, da durch Verordnung allgemeine Ausnahmen von allen Bestimmungen der Zulassung geschaffen werden können, die für bestimmte Fahrzeugkategorien festgelegt sind. Diese Bestimmung erlaubt es dem BMVIT unabhängig von bestimmten Vorgaben eine generelle Ausnahme zu erlassen. Eine territoriale Eingrenzung liegt nicht vor, eine zeitliche Begrenzung sei „erforderlichenfalls“ vorzunehmen und eine inhaltliche Begrenzung bezieht sich ausschließlich in allgemeiner Weise auf die „Verkehrs- und Betriebssicherheit“. Damit werden aber die Bestimmungen zur Zulassung von Fahrzeugen generell ausgehöhlt. Es fehlt an einer entsprechenden gesetzlichen Beschränkung der Verordnungsermächtigung.

Unabhängig davon bietet allerdings die Bestimmung des § 34 Abs 6 KFG eine Ausnahme nur von den Ausstattungsbestimmungen eines Fahrzeugs. Es können daher aufgrund dieser Bestimmung auf dem Verordnungsweg bloß zusätzliche Fahrsysteme installiert sowie Abänderungen von bestehenden Ausstattungen vorgenommen werden. Die Ausnahmegenehmigung bezieht sich damit nur auf die Fahrzeugausstattung, aber nicht auf ein Abweichen von den Bestimmungen der StVO. Eine derartige Abweichung wäre auch kompetenzrechtlich nur im Rahmen der StVO zulässig.<sup>19)</sup>

## 3. Ausnahmen von Lenkerpflichten I

Im systematischen Zusammenhang mit der Regelung der Lenkerpflichten in § 102 KFG ist es sinnvoll, Abweichungen von diesen Lenkerpflichten in

<sup>19)</sup> Diesbezüglich sind die unterschiedlichen Kompetenzgrundlagen gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG und Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG zu berücksichtigen.

derselben Bestimmung vorzusehen. Das Abweichen von Lenkerpflichten gem § 102 Abs 3b KFG,<sup>20)</sup> wird an drei Bedingungen geknüpft:

- Vorliegen der Fälle des § 102 Abs 3a KFG und damit die „Übertragung“ von Fahraufgaben auf „vorhandene Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme“, die genehmigt sind oder zu Testzwecken;
- Verantwortlichkeit des Lenkers seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen;
- Verordnung des BMVIT unter welchen Umständen eine Übertragung bestimmter Fahraufgaben erfolgen kann (Verkehrssituationen, Arten von Straßen, Geschwindigkeitsbereiche, Fahrzeugarten, Arten von Assistenzsystemen oder automatisierten bzw vernetzten Fahrsystemen).

#### 4. Inkurs: Kompetenzrechtliche Problematik

Bevor auf diese Bedingungen näher eingegangen werden kann, ist – da es sich bei diesen auch um Voraussetzungen für die Abweichung von der Lenkerpflicht handelt – die Bestimmung des § 102 Abs 3a KFG näher zu analysieren. Sie beinhaltet die eigentliche Neuregelung, die es erlaubt, dass ein Lenker bestimmte Fahraufgaben auf Assistenzsysteme oder automatisierte oder vernetzte Fahrsysteme überträgt. Es handelt sich dabei nicht etwa um eine Ausnahme von Lenkerpflichten, wie dies in § 102 Absatz 3b KFG vorgesehen ist, sondern um eine Änderung des Adressaten der Bestimmungen des Straßenpolizeirechts.

Die StVO bezieht ihre Lenkerpflichten – etwa die allgemeine Fahrordnung gemäß § 7 StVO – auf den Lenker des Fahrzeugs. § 102 Abs 3a KFG knüpft die Möglichkeit einer derartigen Übertragung an das Bestehen einer Verordnung.<sup>21)</sup> Auch wenn diese Verordnungsermächtigung als formalgesetzliche Delegation (trotz des Verweises auf genehmigte Systeme oder Systeme für Testzwecke) verstanden werden kann und diesbezüglich eine Verfassungswidrigkeit zu identifizieren ist, so besteht darüber hinaus ein noch grundlegenderes, kompetenzrechtliches Problem.

Kompetenzrechtlich unterscheidet sich die „Straßenpolizei“ gemäß Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG, die sich mit dem Verhalten der Straßenbenutzer hinsichtlich möglicher Beschädigungen der Straße und der Sicherheit des Verkehrs beschäftigt, von der Materie „Kraftfahrwesen“ gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG, die sich mit der Eigenart der Fahrzeuge beschäftigt.<sup>22)</sup> Der Einbau und Betrieb von Fahrsystemen in Fahrzeugen bezieht sich auf die Kompetenzmaterie „Kraftfahrwesen“, demgegenüber bedeutet die Übernahme von Fahraufgaben vom Lenker keine bloße Abweichung von den Lenkerpflichten gemäß § 102 KFG, sondern

---

<sup>20)</sup> Trotz ihrer Kürze sind die neuen Bestimmungen verschachtelt formuliert und geneigt Missverständnisse hervorzurufen. Bereits die Unterteilung in zwei Absätze entbehrt jeglicher Nachvollziehbarkeit. Die Verordnungsermächtigung wird dreimal wiederholt.

<sup>21)</sup> Dabei wird in diesem Zusammenhang nicht immer festgelegt, wessen Verordnung damit angesprochen ist.

<sup>22)</sup> Siehe dazu *Hauenschild*, Straßenverkehr und Kompetenzverteilung (2002) 209 ff, 230 ff.

eine Änderung jener Vorschriften der StVO, in denen der Lenker eines Fahrzeuges zu einem bestimmten Verhalten im Straßenverkehr verpflichtet wird und für deren Verletzung er letztlich aufgrund der Strafbestimmungen des § 99 StVO auch verantwortlich gemacht werden kann. Durch die Übernahme der Fahraufgaben durch das jeweilige Fahrsystem kann der Lenker das notwendige Verhalten im Straßenverkehr selbst nicht mehr setzen. Die Erl sprechen im Hinblick auf bestimmte Fahraufgaben exemplarisch von „Abstand halten, Beschleunigen, Bremsen, Spurhalten, Spurwechseln, Lenken, usw.“.<sup>23)</sup> Bei all diesen Aufgaben handelt es sich um ein Fahrverhalten, das durch die Bestimmungen des §§ 7 ff StVO geregelt ist. Will der Gesetzgeber von all diesen Fahraufgaben eine generelle Ausnahme schaffen, so hat er dies im Rahmen der Kompetenzmaterie „Straßenpolizei“ und nicht im Rahmen der Kompetenzmaterie „Kraftfahrwesen“ zu tun.

Auch wenn die Technologie des automatisierten Fahrens bei der Erlassung der Kompetenzverteilung noch nicht bestanden hat, so ist diesbezüglich die Materie „Straßenpolizei“ durch die intrasystematische Fortentwicklung<sup>24)</sup> so zu interpretieren, dass die Übernahme von Fahraufgaben durch automatisierte Systeme auch unter diesen Kompetenztatbestand fällt. Die durch die Übernahme von Fahraufgaben vom Lenker geschaffenen Ausnahmen von der StVO sind durch den Gesetzgeber im Rahmen des Straßenpolizeirechts zu erlassen.

Offenkundig handelt es sich sowohl beim „Kraftfahrwesen“ gemäß Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG als auch bei der „Straßenpolizei“ gemäß Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG um Gesetzgebungsmaterien des Bundes. Es könnten also auch im KFG straßenpolizeiliche Ausnahmen gesetzlich normiert werden. Da aber – wie die Erläuterungen zeigen<sup>25)</sup> – an eine straßenpolizeiliche Ausnahme überhaupt nicht gedacht wurde, kann die Bestimmung des § 102 Abs 3a KFG nicht als generelle Ausnahme von der StVO gedeutet werden. Selbst bei Vornahme einer solchen Deutung wäre der Interpret damit konfrontiert, dass diese Ausnahme von den gesamten Lenkerpflichten der StVO als nicht hinreichend bestimmt anzusehen wäre und überdies – wie bereits erwähnt – im Hinblick auf die Verordnungsermächtigung eine formalgesetzliche Delegation vorliegen würde. Eine pauschale Ausnahme von sämtlichen gesetzlich vorgeschriebenen Fahrgeboten, die dem Lenker im Rahmen der StVO aufgetragen sind, durch Festlegung der Bedingungen auf Verordnungsebene erfüllt die vom Legalitätsprinzip gestellten Anforderungen nicht und wäre darüber hinaus auch aus grundrechtlicher Sicht mehr als bedenklich.

Es fehlt daher zusammenfassend eine adäquate, den kompetenzrechtlichen und rechtsstaatlichen Vorgaben entsprechende gesetzliche Bestimmung, auf deren Grundlage eine Übertragung von Fahraufgaben vom Lenker auf automatisierte Fahrsysteme in rechtlich zulässiger Weise erfolgen könnte.

<sup>23)</sup> RV 1192 BlgNR 25. GP, 1.

<sup>24)</sup> Siehe *Mayer/Kucsko-Stadlmayer/Stöger*, Grundriss des österreichischen Bundesverfassungsrechts<sup>11</sup> (2015) Rz 296.

<sup>25)</sup> Es besteht hinsichtlich der Kompetenzgrundlage der explizite Verweis auf Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“); siehe RV 1192 BlgNR 25. GP, 1.

## 5. Ausnahmen von Lenkerpflichten II

Über diese grundlegenden kompetenzrechtlichen Problemstellungen hinaus bestehen aber auch weitere rechtsstaatliche Fragestellungen hinsichtlich des Zusammenspiels von § 102 Abs 3a und § 102 Abs 3b KFG.

Welche „Assistenzsysteme oder automatisierten oder vernetzten Fahrsysteme“ dafür infrage kommen oder welche Voraussetzungen diese zu erfüllen haben, wird auf gesetzlicher Ebene nicht geregelt. § 102 Abs 3a KFG hält allerdings fest, dass diese entweder „genehmigt“ sein oder den „in der Verordnung festgelegten Anforderungen für Testzwecke entsprechen“ müssen. In einer verfassungskonformen Interpretation zur Vermeidung einer formalgesetzlichen Delegation ist nicht davon auszugehen, dass durch die Verordnung beliebige Anforderungen für Testzwecke festgesetzt werden können, sondern dass diese durch § 102 Abs 3b Z 1–5 KFG determiniert sind. Es fehlt damit allerdings an wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für die Testzwecke, insbesondere im Hinblick auf die Personen, die Testfahrten durchführen, oder etwa Anforderungen an zu testende Fahrsysteme (zB bereits absolvierte Testkilometer).

Versteht man die Bestimmung des § 102 Abs 3a lit b KFG so, dass keine Einschränkung der Verordnungsermächtigung durch § 102 Abs 3b Z 1–5 KFG erfolgt, so liegt eine verfassungswidrige formalgesetzliche Delegation vor. Besteht umgekehrt eine entsprechende Einschränkung durch § 102 Abs 3b Z 1–5 KFG, so werden in unsachlicher Weise wesentliche Voraussetzungen für die Durchführung von Testfahrten nicht geregelt. Die Regelung erweist sich sodann aber auch in Hinblick auf die grundrechtlichen Vorgaben iZm dem Schutz des Rechts auf Leben<sup>26)</sup> und dem Schutz der Gesundheit („körperlichen Integrität“<sup>27)</sup> des einzelnen Straßenverkehrsteilnehmers als unverhältnismäßig<sup>28)</sup>, da sie gesetzlich nicht ausreichend ausgestaltet wurde.<sup>29)</sup>

Im Zusammenspiel zwischen § 102 Abs 3a und 3b KFG bleibt ebenso unklar, ob sich die Verordnungsermächtigung gemäß § 102 Abs 3b KFG bloß auf die Testfahrten oder auch auf die „genehmigten“ Systeme generell bezieht.<sup>30)</sup>

Insgesamt sind die gesetzlichen Regelungen für die Übernahme von Fahraufgaben durch automatisierte Fahrsysteme – selbst für Testfahrten – als nicht ausreichend anzusehen. Hinsichtlich der bestehenden regulatorischen Defizite ist auf die weiteren Ausführungen hinzuweisen, die nun im Hinblick auf die Verordnungsebene erfolgen. Auf dieser Ebene bestehen durch die AutomatFahrV unterschiedliche Regelungen, die einer gesetzlichen Grundlage entbehren, und daher anstatt auf Verordnungsebene auf gesetzlicher Ebene zu erlassen wären.

<sup>26)</sup> Art 2 EMRK.

<sup>27)</sup> Art 8 EMRK.

<sup>28)</sup> Siehe zu den grundrechtlichen Überlegungen *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen in diesem Band.

<sup>29)</sup> Auch wenn den Vorgaben an eine gesetzliche Grundlage im Rahmen der EMRK durch eine Verordnung Genüge getan ist, so bedarf doch eine solche Verordnung aufgrund von Art 18 B-VG einer hinreichend bestimmten gesetzlichen Grundlage.

<sup>30)</sup> Siehe dazu unter C.6.

## C. Rechtsstaatliche Defizite auf Verordnungsebene

### 1. Überblick

Abgesehen von den auf gesetzlicher Ebene bestehenden Problemstellungen im Hinblick auf das Legalitätsprinzip manifestieren sich auch auf Verordnungsebene rechtsstaatliche Defizite, die einer näheren Analyse bedürfen. Die Verordnung beruht auf den §§ 34 Abs 6, 102 Abs 3a und 3b KFG. Sie bezieht sich daher auf die beschriebenen Ausnahmebestimmungen hinsichtlich der Typengenehmigung sowie der Lenkerpflichten gem § 102 KFG.

Interessanterweise werden auf Ebene der Verordnung sodann Bedingungen formuliert, die einer gesetzlichen Grundlage bedürften – nicht nur im Rahmen des KFG, sondern auch im Hinblick auf die Ausnahmen von der StVO. Diesbezüglich ist § 1 Abs 2 AutomatFahrV zu erwähnen, der verlangt, dass diese Systeme so ausgeführt sein müssen, dass die Einhaltung der Bestimmungen der StVO bei der Verwendung dieser Systeme jedenfalls gewährleistet ist. Die Problematik besteht indes bereits darin, dass die Übertragung von Fahraufgaben auf diese Systeme einer den verfassungsrechtlichen Rechtsstaatsvorgaben entsprechenden gesetzlichen Grundlage entbehrt. Fehlende gesetzliche Grundlagen lassen sich innerhalb der AutomatFahrV in Bezug auf unterschiedliche Bestimmungen identifizieren (3.).

Über die Problematik fehlender gesetzlicher Grundlagen hinaus sind insbesondere die durch Verordnung pauschalierten Ausnahmen zu problematisieren. Es stellt sich dabei die Frage nach den vorgesehenen Handlungsformen, die über bloße Informationspflichten hinausgehen (2.). Weitere rechtsstaatliche Defizite beziehen sich auf fehlende Inhalte in der Verordnung (4.), Konformitätsfiktionen (5.), die Problematik der bewilligten Systeme (6.), unsachliche Bevorzugung militärischer Fahrzeugentwicklung (7.), datenschutzrechtliche Problemstellungen (8.) und legistische Eigenwilligkeiten (9.).

### 2. Handlungsformenproblematik

§ 102 Abs 3b KFG sieht vor, dass – ohne weitere Genehmigung durch den BMVIT – Fahraufgaben übertragen werden können, wenn die Bedingungen der Verordnung eingehalten werden. Dem entspricht auch § 34 Abs 6 KFG, der Testfahrten pauschal und ohne weitere Genehmigung durch den BMVIT aufgrund einer Verordnung vorsieht. Diesem Konzept entspricht in weiterer Folge § 1 Abs 1 AutomatFahrV.

Im Hinblick auf Testfahrten sieht sodann § 1 Abs 3 AutomatFahrV vor, dass „vor Durchführung der Testfahrten“ bestimmte Daten an den BMVIT zu übermitteln sind. Damit wird scheinbar eine Melde- bzw Anzeigepflicht normiert. In weiterer Folge wird vom BMVIT gem § 1 Abs 4 AutomatFahrV eine „Bescheinigung“ ausgestellt, wenn „entsprechende Nachweise vorgelegt werden“. Damit soll eine behördliche Bestätigung, etwa in Form einer öffentlichen Urkunde,<sup>31)</sup> ausgestellt werden, die den Inhalt der Anzeige bestätigt. Auf diese

<sup>31)</sup> Siehe *Raschauer*, Allgemeines Verwaltungsrecht<sup>5</sup> (2017) Rz 877.

Weise wäre dem angedachten Konzept der Pauschalausnahme durch Verordnung Rechnung getragen. Diese Ausnahme bezieht sich sodann auf die gem §§ 7 AutomatFahrV vorgesehenen Anwendungsfälle (Autonomer Kleinbus / Autobahnpiilot mit automatischem Spurwechsel / Selbstfahrendes Heeresfahrzeug).

Während in § 1 Abs 3 AutomatFahrV zum einen die Rede von der Übermittlung von Daten ist, spricht dieselbe Bestimmung zum anderen in Bezug auf den Versicherungsschutz – und sodann § 1 Abs 5 AutomatFahrV im Hinblick auf den Testzeitraum – deutlich von „dem vom Antragsteller beantragten Zeitraum“. Die vorgesehenen Verpflichtungen gehen weit über eine bloße Meldung hinaus und die Rolle des testenden Unternehmens als Antragsteller zieht sich deutlich durch die Verordnung. So werden weitere Pflichten vorgesehen. § 1 Abs 7 AutomatFahrV normiert, dass „der Antragsteller vor den Testfahrten den für das hochrangige Straßennetz zuständigen Straßenerhalter informieren und in die Planung miteinbeziehen“ muss. Offen bleibt, welche Konsequenzen eine nicht Einbeziehung des Straßenerhalters hätte bzw wie weit diese Einbeziehung gehen muss. Gemäß § 1 Abs 8 AutomatFahrV kann schließlich der zuständige Landeshauptmann Bedenken äußern, denen „entsprechend Rechnung zu tragen“ ist.

Aus der Ausgestaltung des § 1 AutomatFahrV ergibt sich deutlich, dass eine Durchführung von Testfahrten nicht auf einer bloßen Meldung beruhen kann. Es wird vielmehr vorgesehen, dass ein Antrag beim BMVIT einzubringen ist. Dieser Antrag hat „entsprechende“ Nachweise zu enthalten. § 1 Abs 4 AutomatFahrV bringt zum Ausdruck, dass nur wenn die Nachweise erbracht worden sind, eine Bescheinigung auszustellen ist. Auch wenn § 1 AutomatFahrV nicht explizit von einer Überprüfung der Nachweise spricht, so ergibt sich klar aus dem Zweck der Bestimmung, dass eine Bescheinigung dann nicht auszustellen ist, wenn die Nachweise inhaltlich nicht erfüllt werden. Es besteht daher kein Automatismus der Ausstellung einer Bescheinigung, sondern vielmehr die Möglichkeit des BMVIT eine Bescheinigung nicht auszustellen.

Im Hinblick auf den verfassungsrechtlichen Bescheidbegriff<sup>32)</sup> liegt aber sodann keine bloße Bestätigung (Bescheinigung) einer Informationsübermittlung vor, sondern vielmehr ein hoheitliches, nach außen gerichtetes, individuelles Verwaltungshandeln, das einem Verfahren (Antrag, Überprüfung, Bewilligung) folgt. Auch wenn also die Verordnung nicht von einer bescheidmäßigen Genehmigung spricht, so ist die Bescheinigung in verfassungskonformer Weise als Bescheid und das Verfahren als Bescheidverfahren zu deuten.

Diese scheinbar für beabsichtigte Testfahrten benachteiligende Interpretation des § 1 AutomatFahrV erweist sich aber im Gegenteil als rechtsstaatlicher Vorteil für potentielle Antragsteller von Testfahrten. Die relative Geschlossenheit des Rechtsquellensystems<sup>33)</sup> – also die Bindung an die Handlungsform des Bescheides zur Durchführung individueller Verfahren – dient primär dem Rechtsschutz des Einzelnen, also im konkreten Fall dem des Antragstellers. Welche

<sup>32)</sup> *Kolonovits/Muzak/Stöger*, Grundriss des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechts<sup>10</sup> (2014) Rz 377.

<sup>33)</sup> *Eberhard*, Altes und Neues zur „Geschlossenheit des Rechtsquellensystems“, ÖJZ 2007, 679.

rechtlichen Konsequenzen wären etwa daran gebunden, wenn der BMVIT eine derartige Bescheinigung nicht ausstellt? Im Fall einer Ablehnung des Antrags bedarf es daher jedenfalls eines negativen Bescheides, da dem Antragsteller ansonsten keine rechtliche Möglichkeit zustünde, gegen die Nichtausstellung der Bescheinigung (bei bloßer Inaktivität ebenso wie bei aktiver Verweigerung) tätig zu werden.

Als rechtsschutzbezogene Variante käme somit die Deutung einer Ablehnung als negativer Bescheid in Frage, während im Rahmen der Erfüllung der Kriterien kein Bescheid, sondern nur eine Bescheinigung zur Verfügung gestellt wird. Rechtsschutzbedürfnis kommen aber auch bei der Ausstellung einer Bescheinigung in Frage. Zum einen bestehen Überlegungen Auflagen bei einer Bescheinigung vorzusehen ebenso wie die Berücksichtigung von Interessen Dritter, die einer formalen Einbeziehung bedürfen. Es ist daher eine dem Grundrechtsschutz der betroffenen Verkehrsteilnehmer entsprechend konkretisierende Interessenabwägung im Einzelfall erforderlich. Die Problematik der Situation zeigt sich auch darin, dass im Rahmen der Feststellung des relevanten Sachverhalts die Notwendigkeit der Durchführung eines Verfahrens besteht, das das rechtliche Gehör adäquat gewährleistet. Die Einhaltung der Verfahrensregeln führt wiederum zu genannten Rechtsschutzproblemen.

Zusammenfassend ergibt sich daraus, dass es einer konkreten Bewilligung von Testfahrten in Form eines Bescheides bedarf. Es ist daher verfassungsrechtlich geboten – unabhängig von der konkreten Bezeichnung des jeweiligen Rechtsakts – eine Einordnung in die bestehenden verfassungsrechtlichen vorgegebenen Handlungsformen der Verwaltung vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, so wäre die Regelung insgesamt als verfassungswidrig anzusehen.

Es besteht überdies kein Zweifel daran, dass im Sinne der gesetzlichen Grundlagen im Hinblick auf Testfahrten autonomer Systeme eine bloße Meldepflicht zu kurz greifen würde. Es würde auf diese Weise sowohl in Hinblick auf die StVO als auch das KFG die Verkehrssicherheit ohne Bewilligungen und Kontrollen im Rahmen von Testfahrten durch private oder staatliche Testeinrichtungen gefährdet. Eine bloße Meldung müsste die genannten Vorgaben abschließend formell erfüllen; eine Überprüfung, ob diese auch tatsächlich erfüllt wären (etwa die Anzahl der Testkilometer) würde nicht erfolgen. Bei einer bloßen Meldepflicht könnte sodann der Meldende auch beliebig auswählen, wann und wo die Testfahrten stattfinden, soweit die denkbar allgemeinen Regelungen durch die Anwendungsfälle gem §§ 7 ff AutomotFahrV erfüllt wären.

Die Einbeziehung des Landeshauptmanns gem § 1 Abs 7 u 8 AutomotFahrV<sup>34)</sup> zeigt vielmehr, dass derartige Testfahrten nicht beliebig durchgeführt

---

<sup>34)</sup> § 1 AutomotFahrV:

„(7) Werden Testfahrten auf Autobahnen oder Schnellstraßen durchgeführt, muss der Antragsteller vor den Testfahrten den für das hochrangige Straßennetz zuständigen Straßenerhalter informieren und in die Planung miteinbeziehen. Der örtlich zuständige Landeshauptmann ist lediglich zu informieren.

(8) Werden Testfahrten auf dem niederrangigen Straßennetz durchgeführt, muss der Antragsteller vor den Testfahrten den örtlich zuständigen Landeshauptmann informie-

werden können. Die in § 1 AutomatFahrV normierten Vorgaben zeigen, dass auch von staatlicher Seite weitere Vorgaben bestehen, denen es aber an einer gesetzlichen Grundlage fehlt. Es kann nicht bloß den privaten oder staatlichen Testeinrichtungen überlassen sein, Beginn und Ende des geplanten Testzeitraums sowie die geplante Teststrecke zu melden, ohne dass es zu einer behördlichen Überprüfung kommt, ob diesen Testfahrten im konkreten Fall Bedenken aus Sicht der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Diesbezüglich sind auch die Konkretisierungen durch die Anwendungsfälle im Abschnitt 2 gemäß §§ 7 ff AutomatFahrV als nicht ausreichend zu erachten.

Die durch die Verordnung aufgeworfene Handlungsformenproblematik setzt sich sodann im Rahmen der konkreten Antragstellung fort. Der vorhandene Testantrag erweitert die Vorgaben der Verordnung gem § 1 Abs 3 AutomatFahrV,<sup>35)</sup> in dem zusätzliche Informationen verlangt werden. Wie ausgeführt werden diese Angaben „nicht von der Verordnung gefordert, können die Ausstellung der Bescheinigung jedoch massiv beschleunigen“. Auf diese Art und Weise werden auf Bescheideebene neue Kriterien eingezogen, die sich weder auf gesetzlicher noch auf Verordnungsebene finden. Eine zeitliche Differenzierung zwischen Antragstellern, die zusätzliche Informationen bekannt geben, und solchen, die dies nicht tun, bedarf nicht nur einer gesetzlichen Grundlage, sondern auch einer sachlichen Rechtfertigung.

Eine besondere Problematik besteht auch in der Einbeziehung des „Code of Practice“. Als Zusatzinformation wird im Antragsformular abgefragt, ob der „Code of Practice“ eingehalten wird oder nicht. In der Einleitung des „Code of Practice“ wird festgehalten, dass die „folgenden Bestimmungen [...] nicht rechtsverbindlich“ sind, aber ein „verantwortungsvolles Testen fördern“ sollen. Er stelle vielmehr „ergänzende Leitlinien“ dar. Durch die Einbeziehung des „Code of Practice“ in das Antragsformular kommt diesem allerdings – wenn man den Antrag als Antrag auf Erlassung eines Bescheids deutet – wiederum Rechtserheblichkeit zu. Wird also die Einhaltung des „Code of Practice“ zur Voraussetzung des Verwaltungshandelns, sind damit wiederum rechtsstaatliche Probleme, insbesondere im Hinblick auf das Legalitätsprinzip, verbunden.

Es zeigt sich insgesamt, dass die Verordnung ein Bewilligungsverfahren vorsieht, für das eine gesetzliche Grundlage fehlt. Ohne ein derartiges Bewilligungsverfahren können weder die gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei Testfahrten autonomer Systeme eingehalten, noch den Antragstellern zustehende Rechtsschutz gewährleistet werden. Hinsichtlich der Verordnung besteht daher der Bedarf das normierte Bewilligungsverfahren adäquat auszugestalten. Die damit verbundenen Defizite auf gesetzlicher Ebene sind überdies auszuräumen.

---

ren. Der jeweils zuständige Landeshauptmann hat die Möglichkeit innerhalb angemessener Frist, längstens jedoch drei Monate ab Einlangen der Information, allfällige Bedenken zu äußern. Diesen Bedenken ist entsprechend Rechnung zu tragen.“

<sup>35)</sup> [http://www.austriatech.at/files/get/bb881a8a5846a6bac432891265be779b/testantrag\\_datenbekanntgabeautomatfahr\\_v\\_19122016.docx](http://www.austriatech.at/files/get/bb881a8a5846a6bac432891265be779b/testantrag_datenbekanntgabeautomatfahr_v_19122016.docx).

### 3. Fehlende gesetzliche Grundlagen

Der Sinn und Zweck einer Durchführungsverordnung<sup>36)</sup> besteht darin, auf gesetzlicher Ebene vorgegebene Rahmenbedingungen im Rahmen einer detaillierteren Ausgestaltung zu konkretisieren. Eine Durchführungsverordnung kann aber nicht Gesetzesergänzend weitere Inhalte normieren, denen auf Ebene des Gesetzes keine hinreichend bestimmten gesetzlichen Grundlagen entsprechen. Im Fall der AutomatFahrV ist allerdings genau dies geschehen.

Dem Konzept einer Durchführungsverordnung folgend soll gemäß § 102 Abs 3b KFG für Testfahrten festgelegt werden, welche Fahraufgaben in welchen Verkehrssituationen, auf welchen Arten von Straßen, bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen, bei welchen Fahrzeugen, welchen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen übertragen werden können. Zur Umsetzung dieser Vorgaben formulieren die §§ 7 ff AutomatFahrV konkrete Anwendungsfälle. Bereits bei diesen Anwendungsfällen zeigen sich Widersprüche zur gesetzlichen Grundlage. So werden gesetzlich geforderte Konkretisierungen nicht vorgenommen bzw Vorgaben getroffen, für die keine gesetzliche Grundlage besteht. Als Beispiel dafür kann etwa der Anwendungsfall „autonomer Kleinbus“ gem § 7 AutomatFahrV dienen, bei dem durch die Formulierung „darf auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ... verwendet werden“, keinerlei Konkretisierung „der Art von Straße“ erfolgt, aber etwa als Bedingung von „mindestens 1.000 Testkilometer“ die Rede ist, ohne auf einer gesetzlichen Grundlage aufzubauen.

Interessanterweise finden sich aber auch neue Lenkerpflichten, die in § 102 Abs 3a und b KFG nicht angesprochen werden. So finden sich in allen Anwendungsfällen Verpflichtungen für den Lenker „die Notfallvorrichtung unverzüglich [zu] betätigen“<sup>37)</sup>; es ist allerdings im KFG weder die Notfallvorrichtung noch eine spezifische Betätigungspflicht derselben genannt.

Abgesehen von den fehlenden gesetzlichen Grundlagen bei den Anwendungsfällen gemäß §§ 7 ff AutomatFahrV fehlen – wie bereits erwähnt – bereits in Hinblick auf die Genehmigung gemäß § 1 Abs 3 ff AutomatFahrV die notwendigen gesetzlichen Grundlagen. Diese Defizite setzen sich auch im Hinblick auf die Vorgaben an den Lenker gemäß § 3 AutomatFahrV oder die Unfalldatenspeicher gemäß § 5 AutomatFahrV fort.

Die AutomatFahrV konkretisiert weniger die bestehenden gesetzlichen Grundlagen als dass sie die regulatorischen Defizite auf gesetzlicher Ebene verdeutlicht. Sie zeigt im Ansatz auf, welche regulatorischen Notwendigkeiten bestünden, ohne aber die fehlenden gesetzlichen Grundlagen kompensieren zu können.

### 4. Fehlende Inhalte in der Verordnung

Die Verordnung selbst kann allerdings auch nicht als vollständig angesehen werden. Im Gegenteil, sie bleibt selbst fragmentarisch und entbehrt in vie-

<sup>36)</sup> Siehe Rill, Art 18 B-VG, in *Kneihls/Lienbacher* (Hrsg), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (2001) Rz 73.

<sup>37)</sup> Siehe § 7 Abs 6, § 8 Abs 7, § 9 Abs 7 AutomatFahrV.

len Zusammenhängen der notwendigen Konkretisierung. Als Beispiel dafür kann etwa die Konkretisierung der Anwendungsfälle dienen, die wesentlich zu gering ausgefallen ist. Es werden – und dies würde einer pauschalen durch Verordnung vorgenommenen Ausnahme für Testfahrten entsprechen – keine konkreten Straßen (also etwa Autobahn A2) und auf diesen keine konkreten Kilometer (also etwa von Kilometer 100 bis Kilometer 150) genannt. Diese Form der Determinierung könnte eine pauschale Ausnahmeregelung legitimieren. In diesem Fall müssten noch alle anderen Kriterien (wie etwa automatisierte Fahrsysteme oder Geschwindigkeitsbereiche) in demselben Ausmaß determiniert werden. Von einer derartigen Regelungsdichte sind die Anwendungsfälle gemäß §§ 7 ff AutomatFahrV allerdings weit entfernt.

Die fehlenden Inhalte der Verordnung beziehen sich aber etwa auch auf die notwendigen Informationspflichten an die Bevölkerung, die sodann ohnedies auch einer gesetzlichen Grundlage bedürften. Diesbezüglich wären – wenn es denn konkrete Strecken und nicht allgemeine Freigaben von Straßen gäbe – eigene Straßenverkehrszeichen anzudenken, die zuallererst eine allgemeine Information für die betroffenen Straßenbenutzer schafft. Sodann wären auch individuelle Kennzeichnungen der Testfahrzeuge möglich, um den Verkehrsteilnehmern Informationen über den konkreten Testvorgang zukommen zu lassen.

Die fehlenden Inhalte auf Verordnungsebene werden aber auch als Determinierungsprobleme sichtbar. So wird gemäß § 1 Abs 3 lit g AutomatFahrV verlangt, die „Summe der bisher insgesamt real, virtuell und experimentell gefahrenen Testkilometer mit dem zu testenden System“ bekanntzugeben. Während eine derartige Regelung auf Gesetzesebene getroffen und auf Verordnungsebene konkretisiert werden könnte, stellt sich allerdings auf Verordnungsebene die Frage, wie viele Kilometer denn bereits zu absolvieren gewesen wären, um eine Bewilligung für die Durchführung von Testfahrten zu erhalten. Diese Problematik stellt sich zuallererst von Seiten der Antragsteller, die für den Antrag entsprechende Informationen benötigen. Die in den Anwendungsfällen genannten Zahlen hinsichtlich der Testkilometer werden aber im Hinblick auf „reale“, „virtuelle“ oder „experimentelle“ Testkilometer nicht mehr konkretisiert. Es macht allerdings einen großen Unterschied, ob diese Kilometer real oder bloß virtuell zurückgelegt wurden. Überdies zeigen etwa in Deutschland in Durchführung befindliche Forschungsprojekte, dass neue Formen von Testfahrten notwendig sind, da sich mit konventionellen Testmethoden valide Testresultate für autonomes Fahren nicht erstellen lassen.<sup>38)</sup> Es erscheint daher auch die Sachgerechtigkeit der angenommenen Testkilometer zweifelhaft. Es ist auch nicht geklärt, wie eine Kontrolle erfolgen soll, dass die angegebenen Testkilometer auch tatsächlich erreicht wurden. Schließlich wäre zu klären, welche Probleme bei den

---

<sup>38)</sup> Diesbezüglich ist von notwendigen 13,2 Milliarden km die Rede; siehe zum Forschungsprojekt <http://www.pegasus-projekt.info/files/tmpl/pdf/AAET%202016%20Abstract.pdf> sowie zum Interview <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Selbstfahrende-Autos-Aufwand-fuer-Testfahrten-ist-gigantisch-3273866.html>. 20fache Leistung zwischen zwei Unfällen (also ca 660 Millionen km) entspricht der Jahresleistung von einer Million Fahrzeugen.

durchgeführten (virtuellen oder realen) Testfahrten identifiziert werden konnten und wie diese adressiert wurden.

### 5. Konformitätsfiktionen

Als rechtsstaatlich problematisch erweisen sich auch Konformitätsfiktionen wie sie in § 1 Abs 2 AutomatFahrV ausformuliert sind. Diesbezüglich wird auf andere Gesetze, insb die StVO, Bezug genommen, auf die sich diese Verordnung aber inhaltlich nicht stützt, und die Einhaltung derselben durch die automatisierten Fahrsysteme verlangt. Näher untersucht werden soll die angestrebte StVO Konformität.<sup>39)</sup> Die Bestimmung verlangt, dass bei „Verwendung dieser Systeme“ „die Einhaltung der Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung“ „gewährleistet ist“.

Bevor auf die Problematik der Formulierung näher eingegangen wird, ist generell festzuhalten, dass die Einhaltung der Bestimmungen der StVO aufgrund der Verwendung dieser Systeme nicht möglich ist.<sup>40)</sup> Die StVO adressiert für das Straßenverkehrsverhalten den Lenker und nicht ein autonomes oder automatisiertes System. Es müsste daher für ein StVO konformes Verhalten der Lenker die entsprechenden Manöver im Straßenverkehr setzen. Es handelt sich daher von vornherein um eine Fiktion der Konformität. Da diese auf Verordnungsebene und unter Vernachlässigung der kompetenzrechtlichen Rahmenbedingungen erfolgt, werden in gesetzwidrige Weise auf Verordnungsebene Bedingungen aufgestellt, die nicht erfüllt werden können.

Darüber hinaus entstehen aber auch durch die Formulierung weitere Problemstellungen. Es ist weder geklärt wer noch wie eine Einhaltung der Bestimmungen der StVO gewährleistet werden soll. Es wäre vielmehr eine Pflicht für den Antragsteller zu formulieren, dass dieser die Einhaltung der Bestimmungen der StVO durch ein automatisiertes Fahrsystem, wenn dieses ein eigenständiges Verhalten im Straßenverkehr setzt, nachzuweisen hat. Die Problematik, wie ein solcher Nachweis erfolgen kann, kann an dieser Stelle nicht vertieft werden, nimmt aber auf eine grundlegende Problematik der Automatisierung des Fahrens insgesamt Bezug.

### 6. Problematik der genehmigten Fahrsysteme

Gemäß § 102 Abs 3a KFG können Fahraufgaben an automatisierte Fahrsysteme nicht nur in Hinblick auf Testzwecke übertragen werden, sondern auch wenn diese Fahrsysteme „genehmigt“ sind. Aus der Formulierung der Bestimmung ergibt sich aber auch, dass diese Übertragung von Fahraufgaben „durch Verordnung vorgesehen“ werden muss. Die Ausnahme von den Lenkerpflichten bei Übertragung von Fahraufgaben gemäß § 102 Abs 3b KFG ist „in allen Fällen gemäß Abs 3a“ zulässig, wobei durch Verordnung des BMVIT festzulegen ist „in welchen Verkehrssituationen, auf welchen Arten von Straßen, bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen, bei welchen Fahrzeugen, welchen Assis-

<sup>39)</sup> Darüber hinaus soll auch eine Konformität hinsichtlich der EisbKrV und des IG-L vorliegen. Auch idZ bestehen andere kompetenzrechtliche Grundlagen.

<sup>40)</sup> Siehe dazu bereits unter B.4.

tenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen bestimmte Fahraufgaben übertragen werden können“. Es ergibt sich daher aus § 102 Abs 3b KFG, dass auch für die Fälle, in denen Fahrsysteme iSd § 102 Abs 3a Z 1 KFG genehmigt wurden, die Verordnung entsprechende Details festzulegen hat.

Aufbauend auf dieser gesetzlichen Grundlage verwundert die Formulierung des § 1 Abs 1 Z 1 AutomatFahrV. Diese erklärt das Verwenden von automatisierten Fahrsystemen für zulässig, wenn „diese genehmigt und in Serie sind“. Auf Verordnungsebene wird daher die „Genehmigung“, um welche auch immer es sich dabei handeln soll, wiederholt und als zusätzliches Kriterium das Vorhandensein dieser Fahrsysteme „in Serie“ eingeführt. Im Gegensatz zu der eingeschränkten Verwendung von Fahrsystemen für Testzwecke im Rahmen der konkretisierten Anwendungsfälle des 2. Abschnitts findet aber keine diesbezügliche Einschränkung für „genehmigte“ Fahrsysteme statt, obwohl § 102 Abs 3b KFG dies fordert. Es besteht daher keine Ausnahme von den Lenkerpflichten gemäß § 102 Abs 3b KFG. Es wurde damit aber auch nicht den Bedingungen des § 102 Abs 3a KFG genüge getan, da die bloße Wiederholung des Gesetzestexts nicht den Vorgaben des Legalitätsprinzips entspricht. Der Sinn des Wortlauts „sofern durch Verordnung vorgesehen“ erschöpft sich nicht in der Wiederholung des Gesetzestexts. Es sind vielmehr § 102 Abs 3a KFG und § 102 Abs 3b KFG zusammenzulesen, womit auch für den Fall, dass Fahrsysteme genehmigt sind, entsprechende Konkretisierungen – nicht nur für die Ausnahme von den Lenkerpflichten, sondern auch für die Übertragung von Fahraufgaben auf genehmigte Fahrsysteme – erforderlich sind.

Darüber hinaus fällt auf, dass die AutomatFahrV – abgesehen von der thematischen Bestimmung des § 1 Abs 2 AutomatFahrV und den Lenkerpflichten gemäß § 3 Abs 1 und 2 AutomatFahrV – nicht auf die Fallkonstellation, dass Fahrsysteme genehmigt wurden, inhaltlich eingeht. Es ist daher – unabhängig von der grundsätzlichen Problematik der gesetzlichen Bestimmungen gemäß § 102 Abs 3a u 3b KFG – den Konkretisierungserfordernissen für die Verwendung automatisierter Fahrsysteme, die „genehmigt“ sind, durch die AutomatFahrV nicht entsprochen worden.

### 7. Privilegierung militärischer Fahrzeugentwicklung

Bei der Ausgestaltung der Anwendungsfälle gemäß §§ 7ff AutomatFahrV fällt auf, dass die Anforderungen an das sogenannte selbstfahrende Heeresfahrzeug gemäß § 9 AutomatFahrV im Vergleich zu den anderen Anwendungsfällen deutlich geringer ausfallen. Zuerst ist festzustellen, dass der Anwendungsfall des § 9 AutomatFahrV ausschließlich dem Bundesministerium für Landesverteidigung offen steht und damit private Unternehmen, die sich auf diese Art von Fahrzeugen spezialisieren, von vornherein ausgeschlossen werden. Es ist zu hinterfragen, ob eine derartige Einschränkung – im Interesse der äußeren Sicherheit – sachlich gerechtfertigt werden kann.<sup>41)</sup>

---

<sup>41)</sup> Auch wenn der Staatsaufgabe „Landesverteidigung“ eine besondere Bedeutung zukommt, ist fraglich, weshalb im Bereich der militärischen Fahrzeugentwicklung *per se* allen anderen Unternehmen keinerlei Testmöglichkeiten zustehen sollten.

Die zulässigen Fahrzeugklassen beziehen sich auf Lastkraftwagen bis inklusive der Klasse N3, also Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg<sup>42)</sup> sowie auf land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern. Die zu testenden Funktionalitäten werden wie folgt als „autonomes Fahren“, „teleoperiertes Fahren“ und „autonomer Konvoi“ denkbar weit und unbestimmt gefasst. Es handelt sich dabei weniger um Funktionalitäten (wie etwa Spur halten oder Spur wechseln), sondern vielmehr um ein vollständiges Straßenverkehrsverhalten durch vollautomatisierte Fahrsysteme.

Für die Testung derart weitgehender Fahrsysteme, bei denen bezweifelt werden kann, dass diese sich in einem ausgereiften Stadium der Fahrzeugentwicklung befinden, wären besondere Restriktionen notwendig, um ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Es ist allerdings das Gegenteil der Fall; es werden im Vergleich zu den anderen Anwendungsfällen fast gar keine Begrenzungen vorgesehen. Die Testfahrten mit autonomen Fahrzeugen oder autonomen Konvois dürfen auf allen Straßen mit öffentlichem Verkehr in ganz Österreich unabhängig von der Straßenart durchgeführt werden. Die notwendigen Testkilometer werden vorab mit der nicht als seriös einzuschätzenden Größenordnung von 300 km festgelegt. Eine bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzung – wie etwa beim autonomen Kleinbus auf 20 km/h – besteht nicht.

Eine Unterdeterminierung der Vorgaben für das Testen militärischer Fahrzeuge durch das Bundesministerium für Verteidigung ist in Hinblick auf das Fehlen von Begrenzungen für derartige Hochrisikotestfahrten auf öffentlichen Straßen ist als Verstoß gegen das Legalitätsprinzip zu erachten.

## 8. Datenschutzrechtliche Problemstellungen

Auf datenschutzrechtliche Problemstellungen ist in diesem Beitrag grundsätzlich nicht mehr einzugehen, sondern vielmehr ist auf den eigenständigen Beitrag von *Kunnert* in diesem Band zu verweisen.<sup>43)</sup> Es gilt allerdings zu erwähnen, dass die *AutomatFahrV* spezifische Regelungen enthält, die sich auf den Schutz personenbezogener Daten beziehen. Diesbezüglich sind insbesondere §§ 5 f *AutomatFahrV* hervorzuheben. Es sei an dieser Stelle nur darauf hingewiesen, dass für die Verpflichtung zur Verwendung von Unfalldatenspeichern gemäß § 5 *AutomatFahrV* keine explizite gesetzliche Grundlage besteht. Bei der Videoaufzeichnung und Verwendung von Testdaten gemäß § 6 *AutomatFahrV* wäre über die ebenso bestehende Problematik der fehlenden gesetzlichen Grundlage hinaus auch die jüngere Rechtsprechung des VwGH zu „Dash Cams“ zu berücksichtigen.<sup>44)</sup>

## 9. Legistische Eigenwilligkeiten

Schließlich ist auf zahlreiche legistische Eigenwilligkeiten der Verordnung hinzuweisen. Diese schaffen zwar keine Verfassungswidrigkeiten, da die Verständlichkeit der Verordnung insgesamt nicht gefährdet erscheint, sind aber dennoch als Strukturmangel der *AutomatFahrV* hervorzuheben.

<sup>42)</sup> Siehe § 3 Abs 1 Z 2.2.3 KFG.

<sup>43)</sup> Siehe *Kunnert*, Datenschutzrecht in diesem Band.

<sup>44)</sup> VwGH 12. 9. 2016, 2015/04/0011.

Die Strukturierung der Verordnung in zwei Abschnitte (Allgemeines und Anwendungsfälle) simplifiziert bereits die in der Verordnung angesprochene Komplexität. So werden weder Testfahrten von genehmigten Fahrsystemen ausreichend differenziert, noch vorgesehene Verfahren von inhaltlichen Voraussetzungen getrennt.

§ 1 AutomatFahrV „Anwendungsbereich“ bezieht sich nur in Abs 1 leg cit auf den angesprochenen Anwendungsbereich; in weiterer Folge bestehen unterschiedlichste Regelungen zur Konformitätsverpflichtungen (Abs 2 Bestimmungen), prozeduraler Natur (Abs 3), Vorgaben für die Behörde (Abs 4), Befristungen (Abs 5) etc. Daran anschließend findet sich in § 2 AutomatFahrV an unüblicher Stelle die Gleichstellungsklausel in Bezug auf die Bezeichnung natürlicher Personen. Es folgen sodann in unstrukturierter Weise Regelungen über Lenker (§ 3), über Probefahrerkennzeichen (§ 4), Unfalldatenspeicher (§ 5) und Testdaten (§ 6). Der 2. Abschnitt über Anwendungsfälle bezieht sich sodann auf den Verweis gemäß § 1 Abs 1 Z 2 AutomatFahrV und damit nur auf Testfahrten. Wie bereits erwähnt findet sich kein eigener Abschnitt für die „genehmigten“ Systeme gemäß § 1 Abs 1 Z 1 AutomatFahrV. Eine üblicherweise bestehende Inkrafttretensbestimmung fehlt ebenso.

### 10. Zusammenfassung

Die AutomatFahrV stand von Anfang an vor einer unlösbaren Aufgabe, da die gesetzliche Grundlage bereits auf unzureichende Weise ausgestaltet wurde. Die konzeptionellen Probleme wurden sodann weitergetragen und haben sich bei der Konkretisierung von Vorgaben verstärkt. Im Hinblick auf den Stufenbau der Rechtsordnung konnte die Verordnung nur darin scheitern, die mangelnden gesetzlichen Grundlagen zu kompensieren. Damit verbunden haben sich die rechtsstaatlichen Probleme dramatisch verstärkt. Die Pauschalausnahme durch Verordnung wurde zu einer bescheidmäßigen Genehmigung bzw einer verfassungsrechtlich problematischen Mischform, die Determinierungsproblematik setzte sich auch auf Verordnungsebene fort und Konformitätsfiktionen konnten kompetenzrechtliche Mängel nicht kompensieren. Dazu gesellten sich legistische Eigenwilligkeiten sowie datenschutzrechtliche und gleichheitsrechtliche Probleme. Insgesamt erweist sich die AutomatFahrV als verfassungs- und gesetzwidrig. Sie schafft jedenfalls keine verfassungskonforme Grundlage für die Verwendung automatisierter Fahrsysteme auf öffentlichen Straßen in Österreich.

### D. Soft Law

Unterhalb der Ebene der Verordnung findet sich überdies noch als *soft law* ein so genannter „Code of Practice“<sup>45</sup>). Es ist an dieser Stelle nicht näher auf die Details dieses Regelwerks einzugehen, das als freiwillige Selbstverpflichtung konzipiert ist. Es soll vielmehr die grundsätzliche Problematik eines derartigen regulatorischen Vorgehens im Kontext der österreichischen Verfassungs-

---

<sup>45</sup>) [http://www.austriatech.at/files/get/ff2b99d60657b228a4c176ed11d6dfa3/codeofpractice\\_20160607\\_endfassung.pdf](http://www.austriatech.at/files/get/ff2b99d60657b228a4c176ed11d6dfa3/codeofpractice_20160607_endfassung.pdf).

ordnung betont werden. Wie ausgeführt werden derartige Regelwerke dann problematisch, wenn rechtliche Bezüge auf diese hergestellt werden. Im konkreten Fall ist, wie dargelegt, die Ausgestaltung des Antragsformulars für Testfahrten als rechtsstaatlich problematisch zu erachten.

Ungeachtet dessen kann das Regelwerk aber als potentielle, rechtspolitische Inspirationsquelle dienen, um für die gesetzliche Ebene weitere Regulierungsnotwendigkeiten zu reflektieren. In diesem Sinne können etwa die Definitionen hervorgehoben werden, die bisher auf gesetzlicher Ebene fehlen. Es werden für das Betreiben Anforderungen an Testleiter und Testfahrer, etwa im Zusammenhang mit Anforderungen an die Lenkberechtigung sowie Schulungsverpflichtungen, gestellt. Im Abschnitt über die Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden wird klargestellt, dass schon frühzeitig nicht nur eine Abstimmung mit den Behörden zu erfolgen hat, sondern dass auch „deren Zustimmung einzuholen“ ist. Von Testbetreibern wird überdies Öffentlichkeitsarbeit und eine Zusammenarbeit mit Rettungsorganisationen, Feuerwehr und Polizei verlangt.

Der „Code of Practice“ lässt aber auch einige Fragen offen. So wird von Testbetreibern verlangt, dass klare Verhaltensregeln „für Testfahrer als auch für Testleiter aufgestellt“ werden. Eine Konkretisierung besteht etwa im Hinblick auf ein striktes Alkoholverbot. An dieser Stelle könnten weitere Verhaltensregeln festgelegt werden. Bei den Vorgaben an die zu testenden Technologien wird etwa im Hinblick auf Fahrzeugsensoren und sonstige Kontrollsysteme verlangt, dass diese „ausreichend genug entwickelt sein“ müssen, „um angemessen auf alle Verkehrsteilnehmer reagieren zu können, die im Testszenario denkmöglich betroffen sein können“. Auch hier wären Konkretisierungen erforderlich, die den erforderlichen Stand der Entwicklung näher ausformulieren.

Eine entsprechende Konkretisierung findet sich etwa bei den aufzuzeichnenden Daten. In diesem Fall wurde über eine bloß allgemeine Regelung hinaus konkret festgelegt, welche Daten jedenfalls aufzuzeichnen sind.

Sieht man von der grundsätzlichen Problematik der Regelungstechnik mittels „Code of Practice“ und der mangelnden Verbindlichkeit ab, zeigen sich vielfältige Themenstellungen, deren Regelung auf gesetzlicher Ebene erforderlich wäre, um rechtsstaatskonforme Testfahrten durchführen zu können.

## E. Schlussfolgerungen

„Automatisiertes Fahren ist derzeit eines der zentralen in der breiten Öffentlichkeit diskutierten Zukunftsthemen. Um auch in Österreich gerüstet zu sein und den heimischen Unternehmen die richtigen Rahmenbedingungen bieten zu können, hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) bereits im Herbst 2015 einen Prozess gestartet, um die notwendigen Voraussetzungen zu erarbeiten. ...“<sup>46)</sup>

Die nun vorliegenden rechtlichen Grundlagen haben zwar dazu geführt, dass erste Testfahrten auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden, können aber nicht als rechtsstaatlich geeignetes Fundament für Testfahrten automatisierter Fahrssysteme erachtet werden.

<sup>46)</sup> AB 1211 BlgNR 25. GP, 1.

Die rechtlichen Konsequenzen dieser bestehenden verfassungsrechtlichen und einfachgesetzlichen Problematiken werden erst durch entsprechende Maßnahmen einzelner Personen relevant werden. Dabei kann es sich sowohl um Antragsteller handeln, deren Absicht auf Bewilligung von Testfahrten nicht entprochen wird, aber ebenso auch um betroffene Personen, die etwa im Rahmen von Testfahrten zu Schaden kommen. Aufgrund der vordergründig gewählten Handlungsform durch Pauschalausnahmen auf Verordnungsebene und Anzeigepflichten von Betreibern wurde es überdies den einzelnen Betroffenen erschwert, adäquat effektiven Rechtsschutz zu erhalten.

Es wäre in diesem Zusammenhang – trotz der restriktiven Rechtsprechung des VfGH<sup>47)</sup> – durchaus überlegenswert, einen Individualantrag beim VfGH einzubringen, soweit rechtliche Betroffenheit im konkreten Fall vorliegt.

Für die erfolgreiche Etablierung automatisierter Fahrsysteme bedarf es eines Rechtsrahmens, der Rechtssicherheit sowohl für die Antragswerber der Testfahrten als auch für die betroffenen Verkehrsteilnehmer schafft. Es sind daher klare und grundrechtskonforme gesetzliche Grundlagen erforderlich, um Innovationen für die Gesellschaft zukunftsorientiert zu entwickeln und dabei gleichzeitig das primäre Ziel des Verkehrsrechts, nämlich die Verkehrssicherheit, verfahrensrechtlich adäquat zu berücksichtigen.

Die Entwicklung rechtlicher Vorgaben für Testfahrten erscheint indes nicht unmöglich. Es bedarf aber – im Gegensatz zum bestehenden Rechtsrahmen – einer wesentlich tiefergehenden Auseinandersetzung mit der Thematik. Die damit verbundenen Regelungsinhalte sind im Hinblick auf die jeweiligen Rechtsbereiche des Verkehrsrechts zu erarbeiten und ausführlich zu diskutieren. Dabei bedarf es auch einer Auseinandersetzung mit den potentiellen Antragstellern, um klarzustellen, wie den technologischen und ökonomischen Gegebenheiten einerseits und den rechtsstaatlichen Fragestellungen andererseits entsprochen werden kann.

### III. Perspektiven

Es wurde im Zusammenhang mit Testfahrten aufgezeigt, worin die rechtsstaatlichen Probleme der bestehenden Regelungen liegen. Die Regelung der Testfahrten ist aber nur als Beispiel für die Gesamthematik des automatisierten und autonomen Fahrens zu begreifen. Wie bereits eingangs ausgeführt handelt es sich bei Testfahrten um einen wichtigen, aber doch nur einen Zwischenschritt hin zur rechtlichen Erlaubnis des automatisierten und autonomen Fahrens im regulären Straßenverkehr. Es sind daher über die Testfahrten hinaus (nicht nur aber sehr wohl auch) im Straßenverkehrsrecht zahlreiche weitere rechtliche Regelungen erforderlich, um den notwendigen regulatorischen Rahmen für autonomes und automatisiertes Fahren zu gewährleisten.

---

<sup>47)</sup> Siehe dazu *Rohregger*, Art 140 B-VG, in *Korinek/Holoubek et al* (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht. Kommentar (2003) Rz 162 ff.

# Autonomes Fahren und Recht

Herausgegeben von

**Dr. Iris Eisenberger**

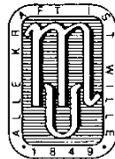
Universitätsprofessorin  
Universität für Bodenkultur Wien

**Dr. Konrad Lachmayer**

Universitätsprofessor  
Sigmund Freud Privatuniversität

**RA Dr. Georg Eisenberger**

Universitätsprofessor  
Karl-Franzens-Universität Graz



Wien 2017

MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung

**Zitiervorschlag:** *Autor*, [Titel], in *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* (Hrsg),  
Autonomes Fahren und Recht (2017) [Seite]

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Sämtliche Angaben in diesem Werk erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr; eine Haftung der Herausgeber, der Autoren sowie des Verlages ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-214-00980-9

© 2017 MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien  
Telefon: (01) 531 61-0  
E-Mail: [verlag@manz.at](mailto:verlag@manz.at)  
[www.manz.at](http://www.manz.at)  
Druck: Prime Rate Kft., Budapest