

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2017

12a

425 – 520

ZVR-Verkehrsrechtstag 2017

Themen

Straßeninfrastrukturrecht

Haftungsfragen Wintersport

Fahrten ins und im Ausland

Straßenverkehrsrecht



Von Testfahrten zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge

Verkehrsrechtliche Herausforderungen

Automatisiertes und autonomes Fahren ist in Österreich bereits zu Testzwecken möglich. Der Beitrag identifiziert rechtsstaatliche Lösungsstrategien für die damit verbundenen verkehrsrechtlichen Herausforderungen und beschäftigt sich rechtsvergleichend mit den bestehenden Regelungen zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge in Deutschland.

Von Konrad Lachmayer

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Testfahrten in Österreich
 - 1. Rechtsstaatliche Problemstellungen
 - 2. Rechtsstaatliche Lösungswege
 - a) Ausnahme in der StVO
 - b) Bewilligungsverfahren
 - c) Gesetzliche Determinierung
- C. Übergang in den Regelbetrieb
 - 1. Rechtsentwicklungen in Deutschland
 - a) Überblick über den geschaffenen Rechtsrahmen
 - b) Bestehende Problemstellungen
 - 2. Potentiale für Österreich
- D. Schlussfolgerungen

A. Einleitung

Die Einführung von Ausnahmebestimmungen im KFG¹⁾ für autonomes sowie automatisiertes Fahren schuf erste rechtliche Regelungen für eine grundlegende Veränderung des Straßenverkehrsrechts in Österreich: Neben den Menschen tritt nun auch die pro-

1) Siehe die 33. KFG-Nov., BGBl I 2016/67.

ZVR 2017/254

§ 102 KFG;
AutomatFahrVO;
StVO

Kompetenz-
verteilung;
Bewilligungs-
verfahren;
Datenschutz

grammierte bzw selbst-lernende Maschine als eigenständiger Straßenverkehrsteilnehmer. Das motorisierte Fahrzeug tritt nicht mehr nur in einer dienenden Rolle in Erscheinung, sondern übernimmt die Entscheidung über das eigene Verhalten im Straßenverkehr.

Der Weg zu einem umfassenden rechtlichen Regime ist weit und die damit verbundenen Herausforderungen für das Rechtssystem sind so grundlegend, dass damit die Frage nach der Rekonfiguration des rechtswissenschaftlichen Rechtsbegriffs verknüpft werden wird.²⁾ Der nachfolgende Beitrag beschränkt sich allerdings auf die ausgewählte Fragestellung, wie bestehende rechtliche Problemstellungen der Testfahrten einer gesetzlichen Lösung zugeführt werden können. Darüber hinaus werden die in Deutschland im Rahmen des dStVG bestehenden Regulierungsansätze für den Einsatz von automatisiertem Fahren im Regelbetrieb der Stufe SAE 3³⁾ einer kritischen, rechtsvergleichenden Analyse unterzogen, um erste Ansätze für den Regelbetrieb in Österreich zu entwickeln. Unter Rücksichtnahme auf verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen⁴⁾ entwickelt der Beitrag Vorgehensweisen, um die bestehenden und bevorstehenden technologischen Entwicklungen gesetzlich ermöglichen zu können.⁵⁾

B. Testfahrten in Österreich

1. Rechtsstaatliche Problemstellungen

Testfahrten sind als Ausnahmekonzept zu verstehen. Sie sind daher zeitlich, räumlich, aber auch im Hinblick auf die Quantität der Fahrzeuge von vornherein zu beschränken. Sie bedürfen der Genehmigung, der Überwachung und der Kontrolle. Nur ihre Bezogenheit auf eine Ausnahmeregelung legitimiert in Hinblick auf den Gleichheitssatz und das aus diesem erfließende Sachlichkeitsgebot eine strukturelle Ungleichbehandlung im Vergleich zum Regelfall. Nichtsdestoweniger gelten auch für Testfahrten die grundrechtlichen Rahmenbedingungen, die im Zusammenhang mit Schutzpflichten (betr die physische Integrität von anderen VerkehrsteilnehmerInnen) relevant werden.

Testfahrten verursachen im Rahmen der bestehenden Rechtsgrundlagen eine Vielzahl rechtsstaatlicher Problemstellungen, die der Autor – an anderer Stelle – bereits einer ausführlichen Analyse zugeführt hat.⁶⁾ An dieser Stelle sollen sie daher nur kurze Erwähnung finden, um sodann den Blick auf mögliche rechtsstaatliche Lösungswege zu richten. Die bestehenden Problemstellungen können in Hinblick auf drei verfassungsrechtliche Themenbereiche näher konkretisiert werden:

1. Kompetenzrechtliche Probleme:⁷⁾ Die bestehenden Ausnahmeregelungen beziehen sich auf die Lenkerpflichten gem § 102 KFG und die Zulassungsbestimmungen des KFG. Entscheidend ist aber – wie es § 102 Abs 3 a KFG formuliert – die Übernahme von Fahraufgaben durch automatisierte und autonome Systeme. Diese Wahrnehmung von Fahraufgaben bezieht sich aber auf die gesetzliche Steuerung des Fahrverhaltens im Straßenverkehr. Die diesbzgl Regelungen finden sich aber als Lenkerpflichten in der

StVO. Eine Ausnahme müsste daher schon aus kompetenzrechtlichen Gründen in der StVO normiert werden bzw auf die Vollzugskompetenz der Länder Bezug nehmen.

2. Rechtliches Gehör und Rechtsschutz: Die bestehenden Regeln auf Gesetzesebene indizieren die Möglichkeit, Testfahrten durch Verordnung in Form eines Anzeigeverfahrens von Lenkerpflichten gem § 102 KFG auszunehmen. Die nähere Ausgestaltung in der Verordnung spricht aber für ein Bewilligungsverfahren, wofür allerdings wiederum die gesetzlichen Grundlagen näher ausgestaltet werden müssten. Aus rechtsstaatlichen Überlegungen wäre in Hinblick auf das rechtliche Gehör der Antragsteller (sowie hins anderer Betroffener) und deren Rechtsschutz die Ausgestaltung eines Bewilligungsverfahrens erforderlich.

3. Legalitätsprinzip: Die gesetzlichen Grundlagen in § 102 Abs 3 a und 3 b StVO sind sehr knapp ausgefallen. Die damit verbundene Problematik der fehlenden rechtlichen Bestimmtheit kann weder durch die bestehende Verordnung⁸⁾ noch durch einen Code of Practice⁹⁾ gelöst werden, der im Rahmen der Antragstellung versucht, weitere Vorgaben als verbindlich zu etablieren. Es bedarf daher sowohl im KFG als auch in der StVO weitergehender gesetzlicher Regelungen.

Für alle angesprochenen Problemstellungen bestehen rechtsstaatliche Lösungsvarianten, die in weiterer Folge näher ausgeführt werden sollen. Im Mittelpunkt stehen eine Ausnahmeregelung in der StVO, die Ausgestaltung eines Bewilligungsverfahrens sowie die notwendige stärkere gesetzliche Determinierung, um dem Legalitätsprinzip zu entsprechen.

2. Rechtsstaatliche Lösungswege

a) Ausnahme in der StVO

Bereits heute bestehen in unterschiedlichen Zusammenhängen Ausnahmeregelungen in der StVO. Im konkreten Zusammenhang kann insb § 45 StVO herangezogen werden, der ein eigenständiges Bewilligungsregime für Ausnahmen innerhalb der StVO vorsieht. Auch wenn die bestehenden Regelungen für

2) Siehe hins des menschenbezogenen Rechtsbegriffs *Mayer/Kucsko-Stadlmayer/Stöger*, Grundriss des österreichischen Bundesverfassungsrechts¹¹ (2015) Rz 2. Je mehr autonome Systeme aber zu Normadressaten werden, umso mehr relativiert sich auch das bestehende Rechtsverständnis.

3) Siehe *SAE International*, Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems (Standard J3016 v 16. 1. 2014): www.sae.org/ (Stand 2. 11. 2017).

4) *Lachmayer*, Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen, in *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* (Hrsg), *Autonomes Fahren und Recht* (2017) 71 ff.

5) Siehe dazu grundlegend *I. Eisenberger*, *Innovation im Recht* (2016).

6) Siehe *Lachmayer*, *Verkehrsrecht: Rechtsstaatliche Defizite der Regelungen zu Testfahrten*, in *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* 147 ff; *Lachmayer*, *Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen*, in *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* 71 ff.

7) Siehe grundlegend zur verkehrsrechtlichen Abgrenzung der Kompetenzmaterien *Hauenschild*, *Straßenverkehr und Kompetenzverteilung* (2002).

8) „Automatisiertes Fahren Verordnung (AutomatFahrV)“ des BMVIT, BGBl II 2016/402.

9) Code of Practice „Automatisiert – Vernetzt – Mobil“, Version August 2017 www.austriatech.at/files/get/5d03a648ddf5eef9b4f3a7e37399e132/codeofpractice_22082017.pdf (Stand 2. 11. 2017).

Testfahrten automatisierter bzw autonomer Fahrzeuge nicht zielgerecht herangezogen werden können, zeigt § 45 StVO Möglichkeiten der Ausgestaltung einer Ausnahmeregelung auf.

§ 45 Abs 1 StVO normiert die Möglichkeit, „auf Antrag durch Bescheid die Benützung von Straßen mit einem Fahrzeug [...] mit größeren als den zulässigen Maßen“ zu bewilligen. Dieses Vorhaben muss „im besonderen Interesse“ der Volkswirtschaft liegen, nicht anders durchführbar sein und „keine erheblichen Erschwerungen des Verkehrs und keine wesentlichen Überlastungen der Straße“ verursachen. Bemerkenswert erscheint die Normierung des § 45 Abs 1 letzter Satz StVO: „Liegt bereits eine entsprechende kraftfahrrechtliche Bewilligung vor, so ist eine Bewilligung nach diesem Absatz nicht erforderlich.“ Eine derartige Regelung ist allerdings kompetenzrechtlich nicht zulässig, da die Vorgaben der Straßenpolizei („Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“) andere Abwägungen erfordern als die Regelungen des Kraftfahrrechts. Der Straßenpolizeigesetzgeber kann daher die Landesvollziehung der Straßenpolizei nicht an die Bundesvollziehung im Bereich des Kraftfahrrechts delegieren. Kraftfahrrechtliche Entscheidungen berücksichtigen nicht die relevanten Kriterien des Straßenpolizeirechts.

Weitere Fälle sieht § 45 Abs 2 StVO etwa vor, wenn ein „wirtschaftliches Interesse des Antragstellers“ eine solche Ausnahme erfordert. Auch hier sind ua „wesentliche Beeinträchtigung[en] von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ zu berücksichtigen. Eine derartige Bewilligung kann „auch für alle Straßenbenutzungen des Antragstellers von der annähernd gleichen Art für die Dauer von höchstens zwei Jahren“ ausgestellt werden¹⁰⁾ und kann mit Auflagen, Bedingungen oder Befristungen versehen werden.¹¹⁾ Die Bestimmung des § 45 StVO kann (bereits heute) am ehesten herangezogen werden, um bei bestehender Rechtslage eine Ausnahmegenehmigung für Testfahrten zu erteilen. Dennoch ist die Anwendung des § 45 Abs 2 StVO fraglich, da die vielfältigen – für Testfahrten notwendigen – Kriterien näher gesetzlich determiniert werden müssten.

Im Hinblick auf die mögliche Erlassung eines § 45 a StVO gilt es zu bedenken, dass gem Art 11 Abs 1 Z 4 B-VG im Rahmen der Kompetenzmaterie „Straßenpolizei“ die unmittelbare Landesvollziehung zur Anwendung kommt.¹²⁾ Diesbzgl sei auf § 45 Abs 2 c StVO hingewiesen, der festlegt, dass bei Anträgen, die sich „auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken“, „zur Erteilung der Bewilligung jene Landesregierung zuständig [ist], in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt“, und überdies das Einvernehmen mit den in Betracht kommenden Landesregierungen herzustellen ist. Es besteht also hier ein Mechanismus der Zuständigkeitsaufteilung und Koordination der Landesregierungen. Die Konsequenz bestünde aber jedenfalls in einer zusätzlich notwendigen Bewilligung auf Landesebene.

Sollte eine Lösung nicht durch ein Bewilligungsverfahren mittels Bescheid, sondern durch Verordnung erfolgen – wie dies bereits im Rahmen des KFG gewählt wurde –, so ist im Hinblick auf Art 11 Abs 3 B-VG die Kompetenzrechtslage in der Straßenpolizei

anders zu bewerten und es bestünde die Möglichkeit, dass die Ausnahme auf Verordnungsebene durch den Verkehrsminister erfolgt. § 94 StVO würde diesbzgl als Vorbild dienen. Mit der bestehenden Ausgestaltung der Zulassung von Testfahrten auf Verordnungswege bestehen allerdings weitere rechtsstaatliche Problemstellungen, die sich auf die nächste zu analysierende Themenstellung beziehen.

b) Bewilligungsverfahren

Gegen die Durchführung eines Verordnungsverfahrens, bei dem eine bloße Anzeige erfolgt, sprechen nicht nur die derzeitige Ausgestaltung der AutomatenfahrV BGBl II 2016/402, sondern auch die von den Testfahrten betroffenen anderen Straßenbenützer. Die adäquate Berücksichtigung der Grundrechtspositionen Dritter bedarf einer Beurteilung im Einzelfall ebenso wie der Möglichkeit, Auflagen zu erteilen und Bedingungen vorzusehen. Eine adäquate Durchführung auf Basis bloßer Anzeigen würde auf Verordnungsebene wesentlich stärkerer räumlicher, zeitlicher und funktioneller Einschränkungen bedürfen.¹³⁾

Bei der Etablierung eines Bewilligungsverfahrens bestehen zwei Möglichkeiten: einerseits eine Bescheidvariante und andererseits eine Bescheinigungsvariante.¹⁴⁾ In beiden Fällen müsste jedenfalls ein Verwaltungsverfahren iS des AVG durchgeführt werden. Bei Heranziehung von Expertengremien oder Sachverständigen müsste etwa dem Anspruch auf rechtliches Gehör oder Akteneinsicht Genüge getan werden. Während bei der Bescheidvariante auch im positiven Fall ein Bescheid erlassen werden würde, würde bei der Bescheinigungsvariante im positiven Fall kein Bescheid, sondern eine öff Urkunde ausgestellt werden. Bei der Bescheinigungsvariante wäre allerdings im Falle einer negativen Beurteilung jedenfalls ein Feststellungsbescheid zu erlassen.

Es gilt darüber hinaus zu betonen, dass derartige Bewilligungsverfahren sowohl im Rahmen des KFG als auch im Rahmen der StVO durchgeführt werden müssten. In beiden Fällen wären andere Maßstäbe (verkürzt formuliert: Verkehrssicherheit im Rahmen der StVO und Betriebssicherheit im Rahmen des KFG) anzulegen und die Behördenzuständigkeit je nach Vollzugsbereich zu differenzieren.

c) Gesetzliche Determinierung

Um derartige Bewilligungsverfahren adäquat durchführen zu können, bedarf es hinreichend bestimmter gesetzlicher Grundlagen sowohl im KFG als auch in der StVO. Fehlende inhaltliche Vorgaben auf Gesetzebene beziehen sich insb auf die Datenverarbeitung (zB Unfalldaten), Vorgaben an die Testfahrer oder die Ausgestaltung des Bewilligungsverfahrens. Bestehende Regelungen, die bereits auf Verordnungsebene sowie im Code of Practice bestehen, könnten gesetzlich fest-

10) § 45 Abs 2 b StVO.

11) § 45 Abs 3 StVO.

12) Siehe Lachmayer, Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen, in: Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger 72 ff.

13) Selbst in diesem Fall wäre krit zu hinterfragen, inwieweit Grundrechtspositionen Dritter ausreichend Genüge getan werden kann.

14) Siehe Raschauer, Allg Verwaltungsrecht⁵ (2016) Rz 867 ff.

gelegt werden. Eine derartige Integration muss allerdings den jeweiligen Zielsetzungen der betroffenen Gesetze sowie der Systematik derselben gerecht werden. Die Integration in die bestehenden Gesetze könnte insofern eigene Abschnitte erforderlich machen.

Eine Alternative zur Integration in bestehende Gesetze könnte in der Erlassung eines eigenständigen Gesetzes, etwa eines AutomatFahrG, gesehen werden. In diesem könnten die Regelungen für Testfahrten von automatisierten Fahrzeugen thematisch zusammengefasst werden. Die rechtliche Problematik eines einheitlichen Gesetzes bestünde allerdings darin, dass auf die kompetenzrechtlichen Unterschiede in der Vollziehung Rücksicht zu nehmen wäre.

C. Übergang in den Regelbetrieb

1. Rechtsentwicklungen in Deutschland

a) Überblick über den geschaffenen Rechtsrahmen

In Deutschland wurden 2017 erste Bestimmungen für den Regelbetrieb des automatisierten Fahrens (SAE Stufe 3) erlassen¹⁵⁾ und damit ein Schritt in Richtung Regulierung des automatisierten Fahrens getan.¹⁶⁾ Auf Basis funktionaler Rechtsvergleichung kann der Frage nachgegangen werden, inwieweit die nun bestehenden deutschen Regelungen für die Weiterentwicklung der österr Rechtslage als Vorbild herangezogen werden können. Im Hinblick auf die rechtsvergleichende verkehrsrechtliche Ausgangslage ist zu betonen, dass in Deutschland keine kompetenzrechtlichen Trennlinien zwischen dem Kraftfahrrecht und der Straßenpolizei bestehen. Die Novellierung des deutschen Straßenverkehrsgesetzes (StVG)¹⁷⁾ kann sich somit auf beide der in Österreich kompetenzrechtlich getrennten Bereiche beziehen.

§ 1 a StVG regelt Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen, nicht aber autonomes Fahren. Als solche Kraftfahrzeuge versteht § 1 a Abs 2 StVG jene, die über eine technische Ausrüstung verfügen, die folgende Bedingungen kumulativ erfüllt: zur Bewältigung der Fahraufgabe das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung zu steuern; in der Lage sind, den Verkehrsvorschriften zu entsprechen; jederzeit durch den Lenker¹⁸⁾ manuell übersteuerbar bzw deaktivierbar sind; Erkennen der Erforderlichkeit der Fahrzeugsteuerung durch den Lenker; die dem Lenker das Erfordernis der Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung für den Lenker wahrnehmbar anzeigen; Hinweis auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung. Nur wenn diese Voraussetzungen vorliegen, dürfen die Systeme zum Einsatz kommen.¹⁹⁾ Der Systembeschreibung des Herstellers kommt insofern eine entscheidende Bedeutung zu. Gem § 1 Abs 4 StVG wird eine gesetzliche Fiktion in Hinblick auf den Lenker aufgestellt, indem jene Person, die das automatisierte System aktiviert und verwendet, selbst dann als Lenker anzusehen ist, wenn diese Person das Fahrzeug sodann nicht selbst steuert.

Bemerkenswerterweise darf sich der Lenker vom Verkehrsgeschehen abwenden, wenn das System übernommen hat. Er muss allerdings „*derart wahrnehmungsbereit bleiben*“, dass er, wenn eine verpflichtende Übernahme vorgesehen wird, wiederum übernehmen kann.²⁰⁾ Die verpflichtende Übernahme durch den Lenker wird gem § 1 b Abs 2 StVG dann vorgesehen, „*wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.*“²¹⁾

Über diese Grundsatzregelung hinaus bestehen noch spezifische Regelungen gem § 63 a StVG für die Datenverarbeitung mittels GPS. Dabei wird erfasst, wann das automatisierte System die Steuerung übernimmt, den Lenker zur Rückübernahme auffordert oder eine technische Störung auftritt. Die Daten sind innerhalb von sechs Monaten zu löschen; bei Weitergabe an die bei Verkehrsverstößen zuständigen Behörden oder bei Verkehrsunfällen verlängert sich die Frist.²²⁾ Zur Konkretisierung besteht eine Verordnungsermächtigung für das Verkehrsministerium gem § 63 b StVG.

b) Bestehende Problemstellungen

Die gesetzlichen Bestimmungen in Deutschland sind sehr knapp ausgefallen. Es ging also bei der Einführung von Regelungen für den Regelbetrieb automatisierter Fahrzeuge ausschließlich um die Etablierung minimaler rechtlicher Grundlagen. Die bestehenden Regelungen schaffen aber auch problematische Verantwortlichkeitsverschiebungen zulasten des Lenkers. So überlässt die gesetzliche Regelung durch den Verweis auf die Systembeschreibung des Herstellers diesem die Festlegung entscheidender Details. Der Lenker verliert aber seine Verantwortung selbst dann nicht, wenn das automatisierte System übernimmt. Darüber hinaus wird vom Lenker – trotz der Erlaubnis sich vom Verkehrsgeschehen abzuwenden – eine Wahrnehmungsbereitschaft verlangt, um seinen Übernahmepflichten jederzeit nachkommen zu können. Denn es besteht auch dann eine Übernahmeverpflichtung, wenn der Lenker „*auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss*“, dass die Voraussetzungen für das automatisierte Fahren nicht mehr vorliegen. Die Einführung automa-

15) Auch wenn im Gesetz von vollautomatisierten Fahrfunktionen (SAE Stufe 4) die Rede ist, so stellt die konkrete gesetzliche Ausformulierung klar, dass ein Eingreifen durch den Lenker nicht nur im bloßen Ausnahmefall erforderlich sein wird. Damit wird aber funktionell deutlich, dass sich die rechtlichen Regelungen letztlich nur auf SAE Stufe 3 beziehen können.

16) Siehe zum breiteren Kontext *Lange*, Automatisiertes und autonomes Fahren – eine verkehrs-, wirtschafts- und rechtspolitische Einordnung, NZV 2017, 345.

17) DBGB II 2017, 1648.

18) Der Lenker wird in der deutschen Gesetzesbegrifflichkeit als Fahrzeugführer bezeichnet.

19) Siehe aber auch die weiteren Bedingungen gem § 1 a dStVG.

20) § 1 b Abs 2 dStVG.

21) Zur Problematik dieser Bestimmung s etwa *Wagner/Gooble*, Freie Fahrt für das Auto der Zukunft? ZD 2017, 263 (265); *Schirmer*, Augen auf beim automatisierten Fahren! Die StVG-Novelle ist ein Montagstück, NZV 2017, 253 (255).

22) Siehe § 63 a Abs 2 und 3 dStVG.

tisierten Fahrens geht somit klar zulasten des Lenkers.²³⁾

Die bestehenden Regelungen lassen aber auch vieles unklar. Die Übernahmeverpflichtung ist mit Unverzüglichkeit verknüpft. Gerade diese kann aber nicht gewährleistet werden, wenn sich der Lenker von der Fahrzeugsteuerung abwendet. Wie diese Unverzüglichkeit zu interpretieren sein wird, ist noch unklar und damit mit hoher Rechtsunsicherheit für den Lenker verbunden – sie wird in vielen Fahrsituationen völlig unterschiedlich zu qualifizieren sein. § 1 a Abs 2 Z 5 StVG sieht vor, dass dem Lenker „mit ausreichender Zeitreserve“ die bevorstehende Übernahme anzuzeigen ist. Auch hier bleibt völlig unklar, wie diese Anzeige – insb in verkehrlichen Problemsituationen – erfolgen soll. Eine Auseinandersetzung mit konkreten Szenarien und den damit verbundenen Problemstellungen lässt die Regelung vollständig vermissen.

Schließlich sind auch die datenschutzrechtlichen Regelungen zu problematisieren.²⁴⁾ Diese ermöglichen primär die Weitergabe personenbezogener Daten, setzen sich aber nicht mit dem Schutz des betroffenen Lenkers auseinander.²⁵⁾ Sie schaffen das Potential der Verlagerung der Beweislast auf den Geschädigten²⁶⁾ und geben dem Fahrzeughalter lediglich Pflichten, aber keine Rechte.

Insgesamt zeigt sich daher, dass die erlassenen Gesetzesbestimmungen den Lenker tendenziell benachteiligen und das Risiko der Verwendung automatisierter Fahrsysteme auf diesen überwälzen. Darüber hinaus lassen die geschaffenen Regelungen viele Rechtsunklarheiten bestehen, die erst über die Jahre durch die (Höchst)Gerichte zu klären sein werden. Eine Auseinandersetzung mit den Interessen von anderen Verkehrsteilnehmern, die von den automatisierten Fahrsystemen betroffen sein werden, findet auf gesetzlicher Ebene überhaupt nicht statt.

2. Potentiale für Österreich

Aus den rechtlichen Bestimmungen für den Regelbetrieb automatisierter Fahrzeuge in Deutschland lassen sich für Österreich zumindest folgende regulierungsrelevante Themenfelder identifizieren: die Unterscheidung zwischen automatisiertem und autonomem Fahren²⁷⁾; die Festlegung von bestimmten Vorgaben für die Hersteller (Mindestanforderungen an das System, Systembeschreibung) und für die Lenker (Aufmerksamkeitsniveau, Übernahme); datenschutzrechtliche Mindestbestimmungen (Unfallspeicher); die Beibehaltung des menschlichen Lenkers als Normadressaten durch gesetzliche Fiktion. Wie aufgezeigt, handelt es sich bei dem deutschen Vorgehen allerdings um eine Minimalregelung. Für die österr Rechtslage können zumindest die angeführten Themenstellungen als relevant angesehen werden. Die getroffenen Regelungen entfalten allerdings keine Vorbildwirkung für Österreich. Der deutsche Ansatz verschiebt die Problematik vielmehr auf die Ebene der Gerichte; vielfältige Fragestellungen finden keine ausreichende Berücksichtigung. Die getroffenen Regelungen greifen zu kurz und sind nicht ausreichend.

Es sind vielmehr weiterführende Themenstellungen aufzuwerfen, die einer intensiveren Auseinandersetzung und sodann einer rechtlichen Regelung bedürfen. Dabei sind etwa fahraufgabenbezogene Zulassungsfragen jenseits der technischen Zulassung zu analysieren. Sowohl in der deutschen als auch in der österr Regelung finden sich rechtliche Bedingungen, die verlangen, dass die automatisierten Fahrsysteme in der Lage sind, die Vorgaben der jeweiligen StVO einzuhalten.²⁸⁾ Dieser rechtlichen Vorgabe steht aber bisher keine adäquate Überprüfung der rechtlichen Bedingungen gegenüber. Darüber hinaus ist es bei der Konkretisierung der Einhaltung der Regeln der StVO auch erforderlich, die Bestimmungen der StVO selbst im Hinblick auf die Einführung automatisierten Fahrens zu überprüfen. Die Vorgaben an automatisierte bzw autonome Fahrsysteme sind nicht zwingend ident mit jenen, die an menschliche Lenker gestellt werden.

Damit verbunden sind auch die Vorgaben an die menschlichen Lenker, die automatisierte Fahrsysteme verwenden, einer Überprüfung zu unterziehen. Angesprochen sind etwa Ausbildungsfragen im Rahmen des Führerscheins. So bedarf es potenziell spezieller Schulungen für Lenker, die sich automatisierter Fahrsysteme bedienen. Denn es stellt sich die Frage, wie rechtlich damit umzugehen ist, dass Lenker immer weniger selbst die Steuerung bedienen, aber in Krisensituationen vom automatisierten Fahrsystem übernehmen sollen.

Auch im Hinblick auf den Datenschutz bestehen vielfältige Themenstellungen, die über den Problembereich des Unfalldatenspeichers hinausgehen. Die zunehmenden Datenaufzeichnungen – sowohl im Fahrzeug als auch außerhalb des Fahrzeugs – bedürfen eindeutiger Regelungen. Hervorgehoben werden kann etwa das rechtliche Zusammenspiel zwischen Hersteller und Halter des Fahrzeugs. Es bedarf grundlegender gesetzlicher Vorgaben, damit Fahrzeughalter auch darüber entscheiden können, welche Daten an wen für welche Zwecke weitergegeben werden und nicht von vornherein keine Wahl für den Halter besteht, sodass bei Benützung eines Fahrzeugs vom Hersteller umfassend personenbezogene Daten für vielfältige Zwecke verarbeitet werden können.

D. Schlussfolgerungen

Der Weg zur rechtlichen Etablierung automatisierten und autonomen Fahrens ist weit. Die rechtliche Kom-

23) Siehe zu den Themenstellungen krit *Berndt*, Der Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes – ein Überblick, SVR 2017, 121 ff sowie in der Gesamtbeurteilung eher befürwortend *König*, Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren, NZV 2017, 123 (124 ff); *ders*, Gesetzgeber ebnet Weg für automatisiertes Fahren – weitgehend gelungen, NZV 2017, 249 ff.

24) Siehe zu den datenschutzrechtlichen Fragestellungen ausführlich *Schmid/Wessels*, Event Data Recording für das hoch- und vollautomatisierte Kfz – eine kritische Betrachtung der neuen Regelungen im StVG, NZV 2017, 357 ff.

25) So ist etwa der Speicherort der Daten nicht konkretisiert; s dazu sowie zu weiteren datenschutzrechtlichen Problemstellungen *Wagner/Goebble*, ZD 2017, 263 (267).

26) Siehe *Schirmer*, NZV 2017, 253 (256 f).

27) Zu autonomem Fahren aus deutscher Sicht s etwa *Armbrüster*, Automatisiertes Fahren – Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht? ZRP 2017, 83 (85).

28) § 1 a dStVG; § 1 AutomatFahrV.

plexität nimmt mit der Konkretisierung der Übernahme von Fahrfunktionen durch automatisierte und autonome Systeme zu.²⁹⁾ Der Weg in Richtung rechtlicher Minimalregelungen erweist sich rasch als unzureichend. Die nächsten rechtlichen Schritte bedürfen daher einer umfassenderen Regulierung auf Gesetzesebene, um insb auch den verfassungsrechtlichen Vorgaben Genüge zu tun. Sowohl bei Testfahrten als auch bei der Einführung automatisierten Fahrens bedarf es der notwendigen hinreichenden Bestimmtheit auf Gesetzesebene, um die damit verbundenen – auch grundrechtlich geschützten – Interessen der unterschiedlichen Teilnehmer im Straßenverkehr auszugleichen. Die nächsten Schritte in der österr

Rechtsordnung bestehen daher insb darin, dass für Testfahrten eine größere Rechtssicherheit und konkrete Verwaltungsverfahren etabliert werden. Daran anschließend sind aber auch für den Regelbetrieb des automatisierten Fahrens der SAE Stufe 3 gesetzliche Regelungen zu schaffen, die den grundrechtlichen Anforderungen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer gerecht werden.

29) Siehe Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer, Automatisiertes Fahren: Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016, 383ff.

→ In Kürze

Der Beitrag entwickelt für bestehende rechtsstaatliche Problemstellungen im Zusammenhang mit Testfahrten für automatisiertes und autonomes Fahren rechtliche Lösungskonzepte und bezieht rechtsvergleichend die deutschen Bestimmungen für den Regelbetrieb automatisierten Fahrens in den Aufbau für diesbezügliche Perspektiven für Österreich mit ein. Die Konkretisierung der gesetzlichen Regelungen, die Durchführung von Verwaltungsverfahren und die rechtliche Einbindung der StVO stehen hins der Testfahrten im Vordergrund. Für den Regelbetrieb bedarf es insb adäquater Übernahmeregelungen für den Lenker, behördlicher Kontrollen der StVO-Konformität automatisierter Fahrsysteme sowie eines datenschutzrechtlichen Interessenausgleichs.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Univ.-Prof. (SFU) Dr. Konrad Lachmayer ist Professor für Öffentliches Recht, Europarecht und Grundlagen des Rechts an der Sigmund Freud Privatuniversität in Wien. Kontaktadresse: Fakultät für Rechtswissenschaften, Sigmund Freud Privatuniversität, Freudplatz 1, 1020 Wien.

E-Mail: konrad.lachmayer@jus.sfu.ac.at,

Internet: www.lachmayer.eu

Vom selben Autor erschienen:

Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer, Automatisiertes Fahren: Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016,

383; Verkehrsrecht: Rechtsstaatliche Defizite der Regelungen zu Testfahrten, in I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017) 147; Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen, in I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017) 71.

Links:

SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems (Standard J3016 v 16. 1. 2014): www.sae.org/ (Stand 2. 11. 2017);

Code of Practice „Automatisiert – Vernetzt – Mobil“, Version August 2017: www.austriatech.at/files/get/5d03a648dd-f5eef9b4f3a7e37399e132/codeofpractice_22082017.pdf (Stand 2. 11. 2017).

→ Literatur-Tipp



I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at



iPhone and iPad are trademarks of Apple Inc.

DAG, Dako, DJA, ecolex, immolex, ÖJZ, taxlex und VbR „am App der Zeit“

Für Apple iOS und Android



© Google