

Fachgruppe Constitution, Legislation, Public Law

Mobilität 4.0: Rechtliche Aspekte Automatisierten Fahrens – Ein Vergleich zwischen Deutschland und den USA

Moderation: Prof. Dr. Jutta Stender-Vorwachs LL.M., Katharina Wunderlich

Die Fachgruppe Constitution Legislation Public Law (CLPL) der DAJV hat sich in diesem Jahr mit Rechtsfragen rund um das Thema „Automatisiertes Fahren“ auseinandergesetzt. Dabei lag der Fokus der ersten Session auf den rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland, insbesondere dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes; in der zweiten Session wurde der Rechtsrahmen in den USA dargestellt und das Thema aus Sicht der Praxis beleuchtet.

**Prof. Dr. Bernd Oppermann LL.M.**, Lehrstuhl für Deutsches, Europäisches und Internationales Zivil- und Handelsrecht, Juristische Fakultät, Leibniz Universität Hannover, führte zunächst ganz allgemein in das Thema ein und stellte anhand des jüngst von Oppermann / Stender-Vorwachs an der genannten Fakultät herausgegebenen Sammelbandes zum Autonomen Fahren dar, welche Rechtsbereiche von den technischen Entwicklungen des autonomen bzw. automatisierten Fahrens berührt werden, nämlich über haftungs- und datenschutzrechtliche Fragen hinaus auch versicherungsrechtliche und zivilprozessuale sowie verfassungs-, europa- und völkerrechtliche Rechtsfragen.

**Dr. Tobias Miethaner**, Leiter der Abteilung Digitale Gesellschaft im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, machte dann weitere Ausführungen zu den Gesetzesänderungen auf nationaler Ebene, die in den nächsten Wochen im Bundestag verabschiedet werden sollen und beabsichtigen, automatisierte Techniken im „Realbetrieb“ auf die Straße zu bringen. Wichtig war Dr. Miethaner die Unterscheidung zwischen automatisiertem und autonomem Fahren, das durch die geplanten Gesetzesänderungen noch nicht erlaubt würde. Motivation für den Gesetzgeber ist neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit (85% der Unfälle sind auf ein Fehlverhalten im Straßenverkehr zurückzuführen) und der Steigerung der Verkehrseffizienz auch die Stärkung des Wirtschafts- und Innovationsstandorts Deutschland. Mit dem Gesetzesentwurf wäre Deutschland laut Dr. Miethaner international Vorreiter, für die Automobilindustrie einen verlässlichen Rechtsrahmen zu schaffen, der es ihr ermöglicht, ihre neuen Techniken an den Autofahrer zu verkaufen. Bei der Erarbeitung des Gesetzesentwurfs waren alle betroffenen Player eingebunden; die sehr offenen und teilweise unbestimmten Formulierungen an einigen Stellen des Gesetzesentwurfs sollen gerade dazu dienen, den technischen Entwicklungen noch Spielraum zu lassen. Herr Dr. Miethaner verwies schließlich noch darauf, dass das Verkehrsministerium sich auch international in verschiedenen Gremien um einheitliche rechtliche Rahmenbedingungen bemüht und einen guten Austausch pflegt.

**Rechtsanwalt Dr. Justus Gaden**, der in der Kanzlei Büsing, Müffelmann & Theye vor allem für den Bereich Automotive zuständig ist, stellte den Rechtsrahmen für automatisiertes Fahren

in den USA dar, bei dem schnell deutlich wurde, dass jeder der 50 Bundesstaaten eigene Gesetze u.a. zur Zulassung automatisierter Fahrsysteme vorgibt. In den meisten Bundesstaaten sind die automatisierten Fahrzeuge nur zu Testzwecken zugelassen; die Vorschriften sind dabei jedoch nur an die Hersteller gerichtet und bieten keine allgemeingültige Rechtsnorm, auf die sich ein Autofahrer im Streitfall berufen könnte. Das US-Datenschutzrecht unterscheidet sich zwar grundlegend von den deutschen Vorschriften; im Bereich der Automobilindustrie gelten seit 2016 aber selbstverpflichtende „privacy principles“, die dem deutschen Datenschutzrecht, insbesondere mit Blick auf Zweckbindung und Erforderlichkeit der erhobenen Daten ähneln. Der „event-data-recorder“ speichert unfallbezogene Daten, die jeweils dem Fahrzeugeigentümer gehören, unabhängig davon, ob er selbst das Fahrzeug gefahren ist oder nicht. Beim Haftungsrecht betonte Dr. Gaden die Besonderheit der deutschen Halterhaftung, die eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung bedeutet; sie hat in den USA kein Äquivalent. Mit Blick auf die Herstellerhaftung nannte Dr. Gaden einige Bundesstaaten, die Gesetze verabschiedet haben, um die Haftung der Automobilhersteller zu begrenzen, wenn das automatisierte System von Dritten (z.B. Uber / Google) eingebaut wurde.

Schließlich erläuterte **Dr. Klaus Schartel**, Leiter des Bereichs Mergers and Acquisitions / Kooperationen, Daimler AG, Stuttgart, das Thema automatisiertes Fahren und den Rechtsrahmen aus Sicht der Automobilindustrie. Er schilderte ganz praktische Herausforderungen der technischen Umsetzung z.B. aller Verkehrsregeln und gestand dabei faktische Grenzen ein. So ist es einem Fahrzeug z.B. nicht möglich eine Polizei- oder Feuerwehresirene zu hören und entsprechend verkehrsgetreu zu reagieren. Hier seien weiterhin der (menschliche) Fahrer und seine entsprechende Reaktionsfähigkeit gefragt. Dr. Schartel machte deutlich, dass das autonome Fahren sich anderer Kommunikationsmittel / -methoden bedienen und nicht ausschließlich innerhalb unserer bisherigen Infrastrukturen funktionieren wird. Mit Blick auf den Rechtsrahmen in den USA sprach er ähnlich wie Dr. Gaden von einem Flickenteppich an unterschiedlichen „state regulations“, die mangels nationaler Gesetzgebung verabschiedet werden. Er sieht den deutschen Gesetzgeber mit den geplanten Änderungen deutlich als Vorreiter und zeigte sich zufrieden mit den geplanten Änderungen. In seiner Argumentation brachte Dr. Schartel immer wieder Sachlichkeit in die oft emotional aufgeladene Thematik des automatisierten Fahrens und versuchte zu verdeutlichen, dass einige Risikofaktoren in den stets diskutierten hypothetischen Fallbeispielen durch die automatisierte Technik gerade wegfallen. Er nahm auch die Herausforderung der Automobilbranche durch die Digitalunternehmen wie Google und Uber gelassen und sportlich und erklärte, dass er sich über den Wettbewerb freue.

Insgesamt boten die beiden Sessions einen abwechslungs- und kenntnisreichen Überblick über das noch neue rechtliche Thema des automatisierten Fahrens. Die interessierten TeilnehmerInnen dankten den Moderatorinnen und Speakern mit zahlreichen lebhaften Diskussionsbeiträgen.

Katharina Wunderlich

Prof. Dr. Jutta Stender-Vorwachs LL.M. (Virginia)