

Berliner Anwaltsblatt

Exklusiv
für Mitglieder:
Berliner Anwaltsblatt
APP
für iOS Apple, Android-
und Amazon-Geräte
sowie als Browserversion
im Internet

HEFT 4/2019 APRIL 68. JAHRGANG
HERAUSGEGEBEN VOM BERLINER ANWALTSVEREIN E.V.
www.BerlinerAnwaltsblatt.de

DIESELFahrverbot

Umsetzung in Berlin

MODERNE MOBILITÄT

Rechtliche
Herausforderungen

„ZUHÖREN – MITREDEN!“

Brexit – was
nun??



Die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums



Berliner **Anwalts**verein

ESV ERICH
SCHMIDT
VERLAG

AUTOMATISIERTES FAHREN IN DEUTSCHLAND UND DEN USA



Dr. Justus Gaden

Ein Spaziergang durch die steilen Straßenzüge von San Francisco kann heute gelegentlich einem Science-Fiction-Film ähneln: Fahrerlose Google-Fahrzeuge suchen nach einer Parklücke, autonome Uber-Flotten ziehen vorbei und selbstfahrende Tesla peilen die nächste Ladestation an. Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten scheint auch das Land der grenzenlosen Zulässigkeit von autonomen Fahrzeugen zu sein. Solche Bilder sind uns in Deutschland eher noch fremd. Ist es in den USA aus rechtlicher Sicht einfacher, autonome Fahrzeuge auf die Straße zu bringen, als in Deutschland? Wenn ja, wie passt dies mit der Aussage unseres Verkehrsministers a. D. Alexander Dobrindt zusammen, der im Jahr 2017 das revidierte deutsche Straßenverkehrsrecht als das „modernste der Welt“ bezeichnete?

Seit der Einfügung der §§ 1a und 1b in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist die Nutzung „hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen“ in Deutschland grundsätzlich erlaubt. Deutschland hat damit tatsächlich als erster Mitgliedstaat die neuen Möglichkeiten des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr¹ (WÜ) genutzt und das Straßenverkehrsrecht modernisiert. Dass sich die Markteinführung von automatisierten Fahrzeugen in Deutschland dennoch verzögert, liegt nicht zuletzt an formalen Zulassungsvoraussetzungen. Kraftfahrzeuge dürfen nach § 21 StVZO auf deutschen Straßen nur gefahren werden, wenn sie zugelassen sind. Für die hierzu in der Regel einzuholende EG-Typgenehmigung ist es wiederum erforderlich, dass bestimmte technische Normen und gesetzliche Anforderungen erfüllt werden, die mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen (noch) nicht kompatibel sind. Nach UN-ECE-Regelung

Nr. 79 (Lenkanlagen)² sind „autonome Lenkanlagen“ ausdrücklich verboten; übersteuerbare „Fahrassistenz-Anlagen“ sind nur bis zu einer Geschwindigkeit von 12 km/h erlaubt. Automatisierte Fahrfunktionen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, z. B. Stau-Assistenten oder automatisierte Parkfunktionen, können danach also zugelassen werden. Automatisierte Fahrfunktionen im höheren Geschwindigkeitsbereich (z. B. Autobahnpi-loten) schaffen es aber auch im Land des „modernsten Straßenverkehrsrechts der Welt“ derzeit nicht über diese Zulassungshürden. Bis zur geplanten Anpassung der Regel 79³ sind Automobilhersteller in Deutschland daher auf Ausnahmegenehmigungen nach Artikel 20 der Richtlinie 2007/46/EG⁴ angewiesen. Für solche Ausnahmegenehmigungen müssen die Fahrzeuge im Wesentlichen sämtliche sicherheits- und umweltrelevanten Standards der Einzelrechtsakte (Verordnungen der EG bzw. EU, sowie der UN-ECE-Regelungen, sofern diese sich auf Fahrzeug-Typengenehmigungen beziehen) einhalten.⁵

Sobald die Regel 79 (Lenkanlagen) im Hinblick auf die technischen Anforderungen von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeuge angepasst wurde, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für das automatisierte Fahren in Deutschland grundsätzlich gegeben. Das StVG erlaubt jedenfalls die Nutzung hochautomatisierter Fahrfunktionen der „Stufe 3“, bei denen das Fahrzeug die Quer- und Längsführungen übernimmt und sich der Fahrer zwar vom Fahrgeschehen abwenden darf, jedoch bei Bedarf die Fahrzeugkontrolle übernehmen muss. Vollautomatisierte Fahrfunktionen der „Stufe 4“ (das Fahrzeug agiert völlig eigenständig und fährt im Notfall in einen sicheren Zustand; keine Übernahme des Fahrers erforderlich) sind aufgrund der Überwachungspflichten des § 1b Abs. 2 StVG aber kaum bestimmungsgemäß nutzbar; vollständig fahrerloses Fahren der „Stufe 5“ (das Fahrzeug hat kein Lenkrad etc. mehr und kann vom Menschen nicht mehr ge- oder übersteuert werden) ist eindeutig nicht erlaubt.⁷

Weitere spannende Aspekte des automatisierten Fahrens werden sich erst im Laufe der Zeit durch die Rechtsprechung entwickeln und verfestigen. Es ist beispielsweise noch ungeklärt, welche Sorgfaltspflichten in straf- und zivilrechtlicher Hinsicht an einen Fahrer gestellt werden müssen, dessen Fahrzeug in „Stufe 3“ fährt.

1 Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809, 811). Das WÜ bildet den internationalen Rechtsrahmen des Straßenverkehrsrechts. 2016 wurden Änderungen am WÜ verabschiedet, nach denen voll- und hochautomatisierte Fahrfunktionen grundsätzlich zulässig sind.
2 Regelung Nr. 79 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage (ABl. L 137 vom 27. Mai 2008, S. 25).
3 Eine überarbeitete Regel 79 soll voraussichtlich noch in 2019 in Kraft treten.
4 Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen,

Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9. Oktober 2007, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 (ABl. L 349 vom 29. Dezember 2017, S. 1).
5 Merkblatt zu Genehmigungen für „neue Techniken oder Konzepte“ von Kraftfahrt-Bundesamt (Stand Juli 2011), abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Zum_Herunterladen/Erteilung_Typgenehmigungen/mtk_2011_07.pdf.pdf?blob=publicationFile&v=4
6 Zu den Stufen des automatisierten Fahrens: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Forschung kompakt, Ausgabe 11/2012, S. 1.
7 Vgl. dazu Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Ausarbeitung WD 7 – 3000 – 111/18.

Hier wird es maßgeblich auf die technische Ausgestaltung der jeweiligen Fahrfunktionen und die jeweilige Überwachungsmöglichkeit des Fahrers ankommen. Grundsätzlich ist aber die straßenverkehrsrechtliche Gefährdungshaftung des geltenden § 7 StVG hervorragend für das automatisierte Fahren geeignet: Die verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeughalters würde auch bei Unfällen durch ein automatisiertes Fahrzeug greifen und Unfallopfern unmittelbar einen zivilrechtlichen Anspruchsgegner liefern. Die Frage „Wer haftet für einen durch ein automatisiertes Fahrzeug verursachten Unfall?“ lässt sich in Deutschland daher leicht beantworten: Vornehmlich der Fahrzeughalter bzw. dessen Haftpflichtversicherung. Inwieweit sich im Falle eines technischen Fehlers der automatisierten Fahrfunktion ein produkt haftungsrechtlicher Regressanspruch gegen den Fahrzeughersteller durchsetzen lässt, wird dann häufig eine Beweisfrage sein. Aufgrund der in § 63a StVG neu eingefügten Pflicht zur Datenspeicherung lässt sich dann aber – jedenfalls in der Theorie – nachweisen, ob das Fahrzeug im Zeitpunkt eines Unfalls automatisiert oder manuell gefahren wurde.

Und wie sieht es bei den Amerikanern aus? – Die USA sind dem Wiener Übereinkommen nie beigetreten und haben im Wesentlichen kein einheitliches Straßenverkehrsrecht. Auf bundesstaatlicher Ebene wurden in den letzten Jahren allerdings vermehrt Gesetze zum automatisierten Fahren erlassen.⁸ Diese Rechtsakte regeln jedoch ausnahmslos die Zulässigkeit von Testfahrten mit automatisierten Fahrzeugen und richten sich damit in erster Linie an Automobilhersteller und Mobilitätsdienstleister. Eine mit dem neuen StVG vergleichbare Regelung zur allgemeinen Zulässigkeit der Nutzung von automatisierten Fahrfunktionen gibt es in den USA bisher nicht.

Die einzelstaatlichen Regelungen erlauben es Automobilherstellern in den USA, zum Teil weitaus unkomplizierter neue Techniken im Echtbetrieb zu testen. In Kalifornien wird hierfür beispielsweise lediglich eine Sicherheitsleistung des Herstellers in Höhe von 5 Millionen US-Dollar verlangt und die Testfahrer benötigen eine besondere „Test Vehicle Operator Permit“. Zum Vergleich: In Deutschland erschweren häufig bürokratische Hürden die Erteilung einer Testerlaubnis.

Im Serienbetrieb hingegen stehen in den USA in einigen Bundesstaaten sog. „Hands-on-Wheel“-Anforderungen der Nutzung automatisierter Fahrfunktionen (z. B. Staupiloten) entgegen. Sämtliche Assistenzfunktionen, bei denen der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen darf, sind in den betreffenden Bundesstaaten (u. a. in New York und in Kalifornien) nicht gestattet. Bestrebungen der bundesweiten Rechtsvereinheitlichung des Straßenverkehrsrechts zum automatisierten Fahren sind in den USA bisher nicht über Entwurfsstadien hinausgekommen.⁹ Die nationale Straßenverkehrsbehör-

de (NHTSA) hat jedoch in einem umfangreichen Papier (sog. NHTSA-Policy¹⁰) unverbindliche Grundsätze zum automatisierten Fahren aufgestellt. Die NHTSA behandelt darin unter anderem datenschutzrechtliche Aspekte, sicherheitstechnische Mindestanforderungen und auch gesellschaftliche sowie ethische Fragen des automatisierten Fahrens.

Neben den noch ungeklärten zulassungsrechtlichen Anforderungen dürfte es in den USA auch aus Sicht des Haftungsrechts Regelungsbedarf geben: Anders als in Deutschland kennt das US-Haftungsrecht in aller Regel keine verschuldensunabhängige Halterhaftung. Im Streitfall müsste ein Unfallgeschädigter also je nach Unfallsituation seinen Anspruchsgegner ermitteln und ggf. (produkt-)haftungsrechtliche Ansprüche direkt gegen den jeweiligen Automobilhersteller richten.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die USA auf rechtlicher Ebene im Hinblick auf das automatisierte Fahren nicht bedeutend weiter sind als wir in Deutschland. Durch die stark vereinfachten Testzulassungen bieten sich in den USA aber optimale Bedingungen, um die Entwicklung neuer Assistenzfunktionen auf öffentlichen Straßen zu testen und damit die technische Entwicklung weiter voranzutreiben. Gleichzeitig kann die Nutzung von Testfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr dazu führen, dass sich die Verkehrsteilnehmer an selbstfahrende Fahrzeuge gewöhnen und eine gesellschaftliche Akzeptanz für Roboterautos entsteht – ohne gesellschaftliche Akzeptanz werden die für eine flächendeckende Einführung notwendigen Gesetzesänderungen auch kaum mehrheitsfähig sein.

Dr. Justus Gaden, Rechtsanwalt und Partner,
Kanzlei BÜSING MÜFFELMANN & THEYE, www.bmt.eu

8 Insgesamt 33 Bundesstaaten, darunter u. a. in Kalifornien, Florida, Michigan.

9 Der sog. SELF DRIVE Act (<https://www.govtrack.us/congress/bills/115/hr3388>) und der AV START Act (<https://www.govtrack.us/congress/bills/115/s1885>) wurden bisher nicht verabschiedet.

10 https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/13069a-ads2.0_090617_v9a_tag.pdf, zuletzt abgerufen am 29. Januar 2019