

Testbetrieb. Bevor nächstes Jahr autonom fahrende Autos unterwegs sind, müssen noch Gesetzesänderungen vorgenommen werden.

Selbstfahrende Autos: Wer haftet?

VON HEINZ TEMPL

Wien. Verkehrsminister Alois Stöger hat angekündigt, nächstes Jahr Teststrecken für autonom fahrende Fahrzeuge für die Industrie zur Verfügung zu stellen und die rechtlichen Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen. Getestet werden könnte auf noch nicht für den Verkehr freigegebenen Straßen; es könnten aber auch bestimmte Streckenabschnitte – wie in Deutschland – für selbstfahrende Autos freigegeben werden. Spätestens bei letzterer Variante stellt sich die Haftungsfrage bei einem Verkehrsunfall mit einem solchen Fahrzeug.

Assistent auf Beifahrersitz

Das Lenken eines Kraftfahrzeuges ist in Österreich nur mit einer behördlichen Lenkerberechtigung, die an natürliche Personen erteilt wird, zulässig. Daher sind selbstfahrende Autos hier nicht erlaubt. Theoretisch wären hiervon auch Fahrzeuge erfasst, die mit teilautonomen Assistenzprogrammen ein „Selbstfahren light“ ermöglichen. Um also überhaupt den rechtlichen Rahmen für das Fahren von autonomen Kraftfahrzeugen zu schaffen, wäre es notwendig, etwa im FSG eine Ausnahme von der Führerscheinplicht für selbstfahrende Autos zu normieren.

Die nach aktuellem Rechtsstand mit der Haftungsfrage verknüpfte Definition des „Lenkens eines Kraftfahrzeugs“ wird bei selbstfahrenden Autos vom aktiven menschlichen Tun zu einer sequenziell maschinell-computergesteuerten Rechen- und Befehlsabfolge. Das Verschulden als einer der drei Grundpfeiler für verschuldensabhängigen Schadenersatz fällt beim autonomen Fahren weg bzw. verlagert es sich auf die Herstellerebene. Bisher kann man sich relativ leicht an den Lenker/Halter bzw. Versicherer wenden.

Ein potenziell Geschädigter muss aber das Verschulden im Schadensfall beweisen, und das macht die Sache schwierig: Wenn etwa der Techniker eines Herstellers bei der Programmierung des Fahrzeugs einen Fehler gemacht hat, der in einem konkreten Fall zum Unfall führt, kann man nur mit hohem technischen Aufwand (etwa unter Zuhilfenahme einer Blackbox) ein vorwerfbares Verhalten, das dem Hersteller zuzurechnen ist, finden und beweisen. Freilich ist die Herstellerhaftung für Gehilfen im deliktischen Bereich – also außerhalb von Vertragsbeziehungen – stark eingeschränkt.

Rechtlich muss allerdings bereits in einer früheren Phase der Prüfung eingehakt werden. Da sich Rechtsnormen naturgemäß nur an Menschen richten können, benötigen wir für den Zuspuch eines Schadenersatzes rechtswidriges menschliches Verhalten und nicht jenes einer selbstständig fahrenden Maschine. Nachdem keine konkrete Rechtsnorm von einem Menschen übertreten wurde (etwa durch Überfahren eines Haltesignals), kann bei der Rechtswidrigkeit des Verhaltens nur auf die sehr abstrakte Gefährdung von besonders geschützten Rechtsgütern wie Leben und Gesundheit zurückgegriffen werden. Das zeigt, dass die in manchen Fällen für den Geschädigten günstigere Verschuldenshaftung bei Unfällen mit selbstfahrenden Fahrzeugen erheblich weniger Bedeutung haben wird als bei herkömmlichen Verkehrsunfällen.

Der Gesetzgeber hat mit der Figur der Gefährdungshaftung eine von Verschulden und Rechtswidrigkeit losgelöste Haftungsgrundlage geschaffen, die die Durchsetzung von Haftungsansprüchen aus Kfz-Unfällen stark erleichtert. So ist die mit der bloßen Gefahr des Betriebes eines Kraftfahrzeuges verbundene Haftung im Schadensfall durch das



Im Rahmen der ARS Electronica kann bis heute in Linz ein selbstfahrender Mercedes betrachtet werden.

[ARS Electronica/Florian Voggeneder]

Eisenbahn- und Kraftfahrhaftpflichtgesetz (EKHG) normiert.

Die Grundlage für die Halterhaftung ist der schlichte Betrieb des Kraftfahrzeuges. Die sehr weiten durch die Gerichte entwickelten Grenzen der Begriffe des Betriebs eines Kraftfahrzeuges und des Unfalls führen wohl in den meisten denkbaren Unfallkonstellationen mit selbstfahrenden Autos zu einer Halterhaftung. Eine Versicherung hat bereits angekündigt, Versicherungsschutz für selbstfahrende Fahrzeuge anzubieten, womit eine wesentliche Hürde für die Verbreitung der autonomen Fahrzeuge genommen sein dürfte.

Gilt Software als Produkt?

Neben der Gefährdungshaftung aus dem EKHG steht dem Geschädigten auch das Produkthaftungsgesetz als Anspruchsgrundlage zur Verfügung. Für Schäden, welche durch fehlerhafte Produkte verursacht werden, haften der Unternehmer, der das Produkt hergestellt und in den Verkehr gebracht hat, und der Importeur, der das Produkt in den europäischen Wirtschaftsraum eingeführt hat. Freilich sieht das Produkthaftungsgesetz (PHG) eine für den Haftungsfall nicht ideale Definition des Produktes vor. Als Produkt im Sinne des PHG gelten nämlich bloß bewegliche körperliche Sachen. Die häufigste Un-

fallkonstellation bei selbstfahrenden Autos wird sich aus der Fehlfunktion der Steuerungssoftware des Fahrzeuges ergeben, was zur in Österreich noch strittigen Frage führt, ob Software unter den Produktbegriff (körperliche Sache) des PHG fällt. Befürwortende Literaturmeinungen bestehen jedenfalls.

Der Wegfall der menschlichen Komponente im Fahrbetrieb schließt de facto eine Verschuldenshaftung aus. EKHG und PHG werden bei der Geltendmachung von Ersatzansprüchen bei Unfällen mit selbstfahrenden Autos an Bedeutung gewinnen. Die Haftung verlagert sich auf Halter und Hersteller. Darüber hinaus müssen Ge-

setzesänderungen wie im FSG dazu führen, dass (teil)autonomes Fahren in Österreich erlaubt wird.

Mag. Heinz Templ, LL.M. ist Rechtsanwalt in Wien (www.templ.com). Dieser Artikel erscheint in ausführlicher Form in der Zeitschrift für Verkehrsrecht (www.manz.at) voraussichtlich in der Ausgabe Jänner 2016.

BEZAHLTE ANZEIGE