

Exklusiv: Wenn der Fahrer zum passiven Beifahrer wird

Von Hans-Robert Richarz

So ganz auf der Höhe der Zeit ist das „Wiener Abkommen“, das den Straßenverkehr durch Standardisierung der Verkehrsregeln international sicherer machen soll, nicht mehr. Kein Wunder. Als es am 11. Oktober 1977 in Deutschland als Gesetz verabschiedet wurde, waren noch Helmut Schmidt Bundeskanzler und Kurt Gscheidle Verkehrsminister. Im Artikel acht, Absatz fünf, heißt es beispielsweise etwas altertümlich: „Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen oder seine Tiere führen können“, wobei unter Führer „jede Person, die ein Kraftfahrzeug oder ein anderes Fahrzeug (Fahrräder eingeschlossen) lenkt oder die auf einer Straße Vieh, einzeln oder in Herden, oder Zug-, Saum- oder Reittiere leitet“ verstanden wird (Artikel eins, Absatz v).

Auch wenn ein Expertenausschuss der Vereinten Nationen das Abkommen im Mai 2014 unter anderem um den Satz erweiterte „Systeme, mit denen ein Pkw autonom fährt, sind zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer gestoppt werden können“, so entspricht das Vertragswerk keineswegs mehr den Anforderungen, die aktuelle Entwicklungen der Ingenieure an die Juristen von heute stellen. Lennart S. Lutz, Doktorand an der „Forschungsstelle RobotRecht“ der Universität Würzburg, stellt daher fest: "Autonome Fahrzeuge sind aufgrund internationalen Rechts unzulässig und dürften in Deutschland nicht einmal im Wege einer Gesetzesänderung erlaubt werden."

Laut Lutz „schöpfen die heute verfügbaren Assistenzsysteme die Möglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens weitestgehend aus“. Manche bewegen sich sogar schon in einer Grauzone wie zum Beispiel der radargestützte Abstandsregeltempomat „Distronic plus“ in Verbindung mit „Lenkassistent“ von Mercedes-Benz. Dieses Extra hält den Fahrer automatisch auf Distanz zum Vordermann und unterstützt ihn beim Lenken des Fahrzeugs auf gerader Straße und sogar in leichten Kurven. Das System ermöglicht das teilautonome Fahren im Stau bis zu 30 km/h. Aber: Nimmt der Fahrer während der Fahrt die Hände vom Lenkrad, wird er nach einigen Sekunden zunächst optisch vom

Kombiinstrument gewarnt und danach der Lenk-Assistent mit akustischer Warnmeldung deaktiviert. Ohne diese Reaktion wäre die Einrichtung ungesetzlich.

Angesichts der Renovierung des Wiener Abkommens fragte sich auch der Engineering-Dienstleister Ferchau aus Gummersbach im vergangenen Jahr: „Revolutioniert die neue UN-Konvention nun autonomes Fahren?“ und erhielt von Christoph Hecht, Fachreferent für Verkehrssicherheit beim ADAC, die Antwort: „Nein. Der Fahrer darf sich sehr weitreichend durch Assistenzsysteme unterstützen lassen. Er muss jedoch das Fahrzeug kontrollieren können.“ Die Änderung des Wiener Übereinkommens erlaube dem Fahrer nicht, sich während der Fahrt dauerhaft mit anderen Tätigkeiten zu beschäftigen. Daran habe sich nichts geändert. „Er darf sich jetzt zwar quasi unbegrenzter Hilfsmittel bedienen, ist aber nach wie vor in der Verantwortung, im Ernstfall korrigierend einzugreifen“, bringt Hecht die Folgen der Konvention auf den Punkt. „Langfristig muss ein neuer Rechtsrahmen geschaffen werden, der auch den hochautomatisierten Fahrbetrieb ohne Überwachung durch den Fahrer erlaubt.“

Obwohl Franz-Josef Strauß, Inhaber des Großen Latinums, einst gerne die Formel "Pacta sunt servanda" in Diskussionen verwendete und damit unbedingte Vertragstreue meinte, sieht das sein politischer Urenkel Alexander Dobrindt offensichtlich lockerer. Noch in diesem Jahr will der Bundesverkehrsminister das Projekt "Digitales Testfeld Autobahn" auf dem bayerischen Teil der A9 einrichten, die von Berlin nach München führt. „Dort werden Fahrzeuge mit Assistenzsystemen und später auch vollautomatisierte Fahrzeuge fahren können“ sagte Dobrindt kürzlich der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung". Das ist zwar löblich, aber wie das mit dem Wiener Abkommen zu vereinbaren ist, verriet der Minister nicht.

Jedes Jahr kommen laut Weltgesundheitsorganisation rund 1,2 Millionen Menschen bei Autounfällen ums Leben – in den meisten Fällen, weil die Fahrer unaufmerksam oder betrunken sind. Es bräuchte einen gewaltigen Sicherheitsgewinn, wenn Pkw und Lkw nicht mehr von Fahrern gesteuert würden, die übermüdet und unaufmerksam sind. Daneben würde auch der Fahrkomfort deutlich zunehmen, wenn die Fahrt zur E-Mail-Bearbeitung, zum Fernsehen oder zum Schlafen genutzt werden könnte.

Spätestens mit der Einführung vollautonomer Fahrzeuge werden von dieser Entwicklung auch alle diejenigen massiv profitieren, denen es momentan aufgrund von Alter oder Behinderung unmöglich ist, ein Auto auf Dauer oder überhaupt zu lenken. Doch noch sind die rechtlichen Hürden für ein autonom fahrendes Auto größer als die technischen. Wie eine Vielzahl von automatisch durch alle möglichen Verkehrssituationen sicher manövrierender Testfahrzeuge zeigt, führen die Ingenieure gegenüber den Juristen

heutzutage um Längen. Doch solange verkehrsrechtliche Voraussetzungen fehlen und Fragen, wie es um die Haftung nach der Kollision mit einem selbstständig fahrenden Auto steht, nicht geklärt sind, werden sich die Roboterfahrzeuge ohne Mensch am Lenkrad auch künftig nicht im öffentlichen Straßenverkehr sehen lassen dürfen, in den meisten Ländern der Welt noch nicht einmal dann, wenn es sich um Testautos handelt.

Auf dem Weg zu autonomen Fahrzeugen für Normalverbraucher ist noch ein ganzer Berg von juristischen Problemen aus nahezu jedem Rechtsgebiet zu überwinden – und zwar nicht nur national, sondern europäisch und international. Das fängt mit der Zulassung für ein autonom agierendes Neufahrzeug an und hört keineswegs mit der Antwort auf die Frage auf, wie sicher ein automatisches System alle Vorschriften der Straßenverkehrsordnung unter allen Umständen absolut fehlerfrei einhalten können muss. Eine Anforderung, die menschliche Fahrer nicht einmal ansatzweise erfüllen.

Jurist Lutz schlägt deshalb vor: „Zweckmäßigerweise sollten die Sicherheitsanforderungen an ein autonomes Assistenzsystem in Relation zu der statistischen Unfallwahrscheinlichkeit bei Steuerung des Fahrzeugs durch einen Menschen stehen.“ Doch wie soll das funktionieren? Was die Vergleichsgruppe angeht, gibt Lutz zu: „ Verlangt man einen durchschnittlichen Fahrer, würden zwar die Unterdurchschnittlichen von einem erhöhten Sicherheitsniveau profitieren, die Überdurchschnittlichen müssten aber eine Verschlechterung in Kauf nehmen.“ Auf jeden Fall müssten autonom fahrende Wagen vor ihrer Zulassung eine Art Fahrprüfung ablegen.

Die Frage der Haftung ist damit aber noch nicht geklärt. Prinzipiell muss jeder Fahrer für alle Schäden einstehen, die durch sein Fahrzeug verursacht werden. Aus diesem Grund muss er von Gesetz wegen eine Haftpflichtversicherung abschließen, die auch dann eintritt, wenn ein Fehler seines Autos für den Schaden verantwortlich war. Eine Haftung des Fahrzeugherstellers tritt deshalb nur im Ausnahmefall in Kraft. Was aber passiert, wenn der Wagen durch eine vom Hersteller entwickelte autonome Steuerung unterwegs ist und einen Unfall verursacht?

Zwar wäre wahrscheinlich, dass der Unfall auf einen Fehler der autonomen Steuerung zurückzuführen ist. Solange Mensch und Assistenzsystem sich die Fahraufgabe jedoch teilen wie es zur Zeit noch üblich ist, ist es im Einzelfall unmöglich sein nachzuvollziehen, ob Mensch oder Maschine den Schaden verursacht haben. Schließlich kann ein Assistenzsystem auch nur in einer ganz bestimmten Situation so fehlerhaft funktionieren, dass es im Nachhinein nicht mehr zu reproduzieren ist. Lennart Lutz sagt: „Abhilfe könnte hier der Unfalldatenspeicher schaffen, eine Black-Box fürs Auto, die bei einem Unfall relevante Daten aufzeichnet und diesen so rekonstruierbar macht.“ Doch das

würde, ebenso wie die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander – eine der Voraussetzungen für autonomes Fahren – den Datenschutz tangieren.

Die Fülle der juristischen Probleme, die auftreten, wenn der Fahrer eines Autos zum freiwillig untätigen Beifahrer degradiert wird, ist immens. Jetzt kommt es auf die Zusammenarbeit von Ingenieuren, Juristen, Versicherungsexperten und Unfallforschern sowie schlussendlich den Gesetzgeber an, um den technischen Fortschritt zu ermöglichen. Die erzielbaren enormen Fortschritte hinsichtlich Sicherheit und Fahrkomfort wären diese Anstrengungen wert. Eins allerdings wird es wohl auch in ferner Zukunft nicht geben: Das sprechende Auto, das in der Fernseh-Kultserie "Knight Rider" in den 1980er Jahren beim Kampf für Recht und Gesetz über eine künstliche Intelligenz verfügte. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Autonomes Fahren: Hände nicht am Lenkrad - noch lange illegal.



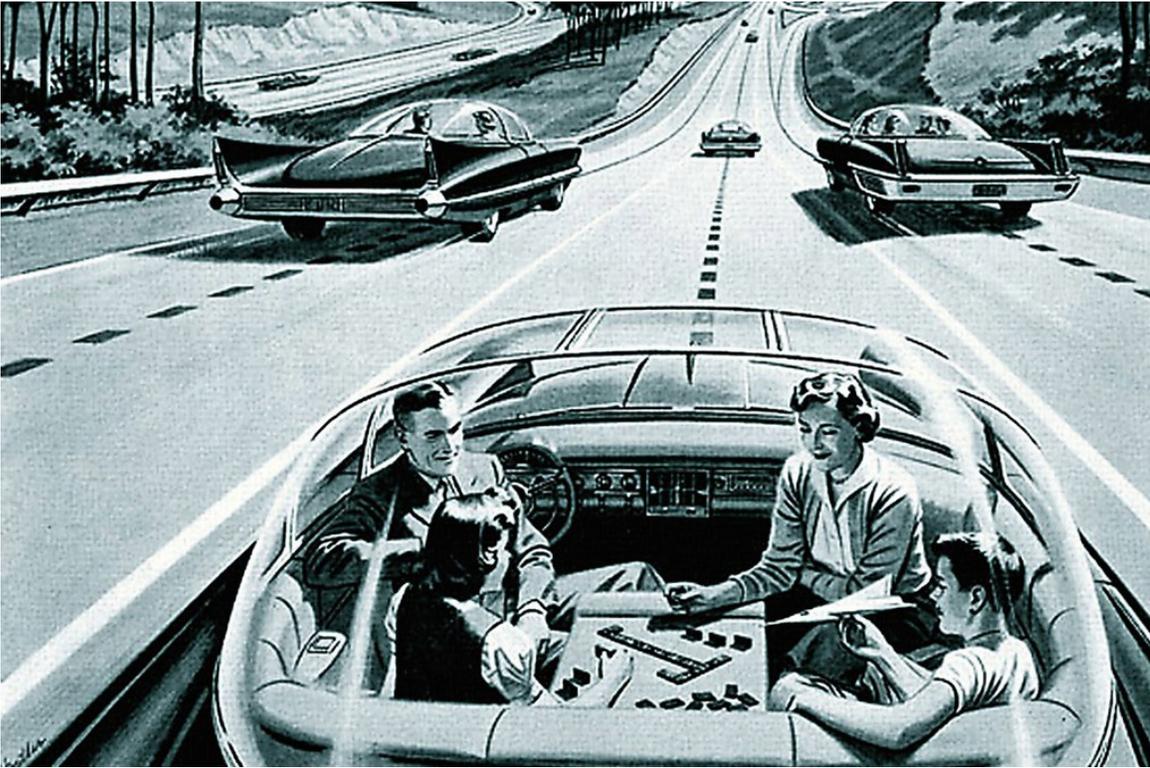
Autonomes Fahren: Fahren ohne Hände m Lednkrad - noch lange illegal.



Autonomes Fahren: "Kit" der Held der TV-Serie "Knight Rider".



Autonomes Fahren: "Kit" von innen.



Autonomes Fahren: In den 50-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein Traum.
