

Branchenspezifischer Sachverhalt: Autonome Transportfahrzeuge

I. Einleitung

Seit Jahren werden in Kraft- und Transportfahrzeugen zahlreiche Assistenzsysteme entwickelt, die zur Sicherheit des Straßenverkehrs beitragen sollen. Das Ziel ist der Hauptursache für Verkehrsunfälle, dem menschlichen Versagen, entgegenzuwirken.¹ Autonomes Fahren soll die Anzahl an Verkehrsunfällen verringern, da das Fahrzeug durch die ständige Verknüpfung mit dem Internet sicherer fährt als ein Mensch. Das liegt daran, dass ein solches System keine verzögerte Reaktionszeit oder Unaufmerksamkeit aufgrund von Erschöpfung kennt. Doch daraus ergeben sich zahlreiche haftungsrechtliche Fragen.² Durch das Sammeln großer Datenmengen stellen sich außerdem die Fragen nach dem Umgang mit personenbezogenen Daten und die Frage nach dem Dateneigentum.

Gerade bei Transportfahrzeugen werden intelligente Systeme genutzt, um neben den Sicherheitsaspekten auch wirtschaftliche Vorteile zu generieren. Autonome Transportfahrzeuge werden insbesondere in der Logistik zum Transport für Waren genutzt, wodurch Kosten gespart und Effizienz gefördert werden kann.³ Die Beförderung von Personen durch autonome Systeme ist gegenwärtig indes eher selten.⁴

Unterschieden wird hierbei zwischen Systemen, die die Steuerung des Fahrzeugs durch einen Fahrer vorsehen und sogenannten fahrerlosen Transportsystemen (FTS).⁵ Insbesondere bei FTS ergeben sich rechtliche Probleme, die im Folgenden beschrieben werden.

II. Rechtsfragen

Neben bereits existierenden Assistenzsystemen ist auch eine vollständige Automatisierung von Fahrzeugen aus technischer Sicht in naher Zukunft vorstellbar. Jedoch wirft dies unterschiedliche rechtliche Fragestellungen auf.⁶ Im folgenden Abschnitt werden die

¹ Statistisches Bundesamt, Unfallursachen – Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden, abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrzeugfuehrer.html>.

² Vgl. Merih Erdem Kütük-Markendorf/David Essers, Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren Haftungsfragen bei einem durch ein autonomes System verursachten Verkehrsunfall, in: MMR 2016, 22 (22)

³ Vgl. <https://www.zeit.de/news/2018-09/13/studie-autonomes-fahren-kann-logistik-kosten-halbieren-180913-99-937711>

⁴ Vgl. <https://www.mm-logistik.vogel.de/was-sind-fahrerlose-transportsysteme-definition-vorteile-a-658199/>

⁵ VDI-Richtlinie 2510: Die Unterscheidung der Automatisierungstechnik erfolgt gem. BAST nach den Graden 0 bis 4

⁶ Vgl. Von Bodungen, in: Sassenberg/Faber (Hrsg.) Rechtshandbuch Industrie 4.0 und Internet of Things, S.363

haftungs- und verkehrsrechtlichen Aspekte, sowie die die datenschutzrechtlichen Probleme beleuchtet, welche das autonome Fahren mit sich bringt.

1.1. Verkehrs- und Zulassungsrecht

Ein verkehrsrechtliches Hindernis für autonome Transportfahrzeuge stellt das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (WÜ) dar.⁷ Art. 8 Abs. 5 und 6 WÜ ist zu entnehmen, dass der Fahrer während der Fahrt keinerlei anderer Tätigkeiten wie dem Steuern des Fahrzeugs, nachgehen darf. Außerdem ist in Art. 13 WÜ geregelt, dass der Fahrer des Fahrzeugs dieses jederzeit beherrschen oder zumindest die Kontrolle darüber haben muss. Daraus ergibt sich eine subjektive Überwachungspflicht des Fahrers über das Fahrzeug im Straßenverkehr. Demnach wären nur Assistenzsysteme und Automatisierungen im Fahrzeug zulässig, die vom Fahrer objektiv übersteuerbar sind. Außerdem wird gem. Art. 8 Abs. 1 WÜ ein anwesender menschlicher Fahrer gefordert. Bei vollständig automatisierten Fahrzeugen, die nicht zwingend einen Fahrer vorsehen, können diese Anforderungen nicht gegeben sein.

Auch die Umsetzung des WÜ in nationales Recht ergibt trotz erst kürzlich vorgenommener Änderungen ein vergleichbares Bild. Durch das deutsche StVG-Änderungsgesetz, welches am 21.7.2017 in Kraft trat, wurden die §§ 1a und 1b hinzugefügt, die eine Erleichterung des autonomen Fahrens in den Straßenverkehr bewirken sollen. Demnach darf der Fahrer sich in Ausnahmesituationen anderen Dingen wie der Steuerung des Fahrzeugs zuwenden, muss jedoch jederzeit bereit sein, in das Geschehen einzugreifen.⁸ Außerdem muss die Fahrfunktion des Fahrzeugs durch den Fahrer weiterhin manuell übersteuerbar und deaktivierbar bleiben.

1.2. Abweichungen in Österreich und der Schweiz

In Österreich wurde durch die AutomatFahrV, die am 19.12.2016 in Kraft trat, der Abs. 3 a zum § 102 des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) hinzugefügt. Davor musste nach § 102 KFG jeder Fahrer eines Kraftfahrzeugs das Lenkrad während der Fahrt in den Händen halten und durfte auch keinen anderen Aktivitäten nachgehen. Mit dem neuen Absatz sind auch hier Ausnahmen für Testfahrten unter bestimmten Umständen zulässig. Durch die Novellierung der Verordnung, die am 11. Mai 2019 in Kraft trat, wurden nun auch bestimmte Ausnahmen

⁷ Vgl. *Von Bodungen/Hoffmann*, Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und die Fahrzeugautomatisierung Teil I, in: SVR 2016, 41

⁸ Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste Ausarbeitung: Autonomes und automatisiertes Fahren auf der Straße – rechtlicher Rahmen WD 7 - 3000 - 111/18 S. 6

für Serienfahrzeuge vorgesehen, in denen der Fahrer die Steuerung des Fahrzeuges an Assistenzsysteme abgeben darf.⁹

Das geltende Schweizer Straßenverkehrsgesetz (SVG) sieht in Art. 31. Abs. 1 vor, dass jedes Fahrzeug einen Fahrer aufweisen und dieser das Fahrzeug ständig beherrschen muss. Dieser Stand wurde auch durch die Novellierung des SVG zum 1.1.2019 nicht verändert. Weiterhin ist es gemäß Art. 3 Abs. 3 VRV nicht zulässig, das Steuer des Fahrzeuges während der Fahrt aus der Hand zu lassen.¹⁰

Die verkehrsrechtlichen Regelungen in der DACH-Region decken also solche Konstellationen nicht ab, in denen explizit kein Fahrer vorgesehen ist. Generell widersprechen sowohl WÜ als auch die nationalen Regelungen der Zulässigkeit völlig autonom agierender Fahrzeuge.

2.1. Haftungsrechtliche Aspekte

Ziel des automatisierten Fahrens ist unter anderem die Verringerung des Risikos im Straßenverkehr. Jedoch stellt sich im Falle eines Unfalls mit einem autonomen Fahrzeugs die Frage nach der Haftung. Mit Blick auf automatisiertes Fahren rückt die verschuldensabhängige Haftung des Fahrzeugführers in den Hintergrund, während der Fokus verstärkt auf der Haftung des Fahrzeughalters und des Herstellers, sowie des Zulieferers entlang der Lieferkette.¹¹

In Deutschland ist nach § 7 StVG als Halter anzusehen, wer das Kraftfahrzeug im eigenen Namen und für eigene Rechnung in Gebrauch hat und über die Fahrzeugbenutzung als Gefahrenquelle verfügen kann, indem Anlass, Ziel und Zeitpunkt der Fahrt selbst bestimmt werden.¹² Der Halter schafft damit eine Gefahrenquelle und haftet nach dem Schutzzweck der Gefährdungshaftung wenn der Schaden auf das Gefahrenpotential des Kraftfahrzeugs als Fortbewegungsmittel zumindest geprägt wurde.¹³

Weiterhin denkbar ist die Haftung des Fahrzeugherstellers. Bei der Herstellung können sich verschiedene Fallgruppen von Fehlern ergeben, die teilweise rechtlich unterschiedlich zu bewerten sind. Dazu gehören Konstruktions-, Fabrikations-, Instruktionen- oder Produktbeobachtungsfehler. In Deutschland ist die Haftung des Fahrzeugherstellers nach §

⁹ Vgl. Schubert, Österreich: 1. Novelle der Verordnung zum automatisierten Fahren, in: SVR 2019, 281 (282)

¹⁰ https://www.mme.ch/de/magazin/selbstfahrende_autos_zulaessigkeit_haftung_und_datenschutz/

¹¹ Vgl. Von Bodungen, in: Sassenberg/Faber (Hrsg.) Rechtshandbuch Industrie 4.0 und Internet of Things, S.371; Verschuldenshaftung des Fahrers in D § 7 StVG, in Ö §§ 1292 ff ABGB, in CH Art. 41 OR

¹² BGH Ur. V. 3.12.1991 – VI ZR 378/90, NJW 1992, 900 (902)

¹³ BHH Ur. V. 21.1.2014 – VI ZR 253/13, NJW 2014, 1182

1 ProdHaftG als verschuldensunabhängige Haftung durch das Inverkehrbringen eines defizitären Produktes in Verbindung mit der deliktischen Haftung wegen einer schuldhaften Verletzung der Verkehrssicherungspflicht denkbar.¹⁴

2.2. Abweichungen in Österreich und der Schweiz

In der Schweiz haftet der Halter eines Motorfahrzeugs gem. Art. 58 SVG ebenfalls verschuldensunabhängig für Schäden, die durch das Fahrzeug verursacht wurden. In Österreich besteht eine solche verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung nach den Regelungen des EKHG (§§ 5 ff.). Damit besteht in allen Rechtsordnungen der DACH-Region eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters.

Auch die Haftung des Fahrzeugherstellers wird in Österreich und der Schweiz vergleichbar geregelt.¹⁵

3.1. Datenschutzrechtliche Probleme und Fragen des Dateneigentums

Durch das Sammeln großer Datenmengen, birgt autonomes Fahren einige datenschutzrechtliche Risiken.¹⁶ Das Fahrzeug sammelt durch technische Vorrichtungen wie Sensoren und Kameras Daten über die Außen- und Innenwelt des Fahrzeugs. Um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können, werden Daten über andere Verkehrsteilnehmer und Passanten gesammelt. Innerhalb des Fahrzeugs werden technische Daten des Fahrzeugs im Rahmen der Produktbeobachtungspflicht, aber auch Daten über die Insassen verarbeitet.¹⁷ Durch Schnittstellen im Fahrzeug werden die Daten dauerhaft nach außen transportiert, ohne dass der Fahrer darauf Einfluss nimmt.¹⁸

Datenschutzrechtliche Relevanz liegt grundsätzlich nur bei personenbezogenen Daten vor. Dies sind nach Art. 4 Nr.1 DSGVO solche Daten, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare Person beziehen. Daten über die Insassen eines Fahrzeugs weisen bspw. dann Personenbezug auf, wenn die betroffene Person sich über ein Konto Anmelden muss, um das Fahrzeug zu bedienen. Bei Insassen die nicht Fahrer des Fahrzeuges sind ist die Identifizierbarkeit nicht zwingend gegeben. Jedoch können auch technische Fahrzeugdaten Personenbezug aufweisen, wie bspw. die bevorzugte Temperatur des Fahrers oder Daten. Daten der Außenwelt weisen dann Personenbezug auf, wenn Personen auf Video- oder Bildaufnahmen identifizierbar sind.

¹⁴ Vgl. von Bodungen, in: Sassenberg/Faber (Hrsg.) Rechtshandbuch Industrie 4.0 und Internet of Things, S.377

¹⁵ Schweiz: Produkthaftpflichtgesetz (PrHG); Österreich Produkthaftungsgesetz (PHG)

¹⁶ Lüdemann, Connected Cars - Das vernetzte Auto nimmt Fahrt auf, der Datenschutz bleibt zurück ZD 2015, 247

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Vgl. Lüdemann, Connected Cars-Das vernetzte Auto nimmt Fahrt auf, in: ZD 2015, 247

Da personenbezogene Daten in der Welt des autonomen Fahrens eine übergeordnete Rolle spielen, müssen die Hersteller autonomer Transportfahrzeuge die Grundsätze der DSGVO, insb. des Art. 25 beachten.

3.2. Abweichungen in Österreich und der Schweiz

Da die DSGVO vorrangig vor nationalem Recht in den EU-Mitgliedstaaten gilt, gibt es keine Abweichungen zwischen Deutschland und Österreich. In der Schweiz jedoch gilt das Schweizer DSG, wonach die Verarbeitung von personenbezogenen Daten nur dann rechtmäßig ist, wenn eine Einwilligung des Betroffenen vorliegt oder ein privates oder öffentliches Interesse, oder ein Gesetz vorrangig ist. Ob die Verarbeitung durch ein autonom fahrendes Fahrzeug diesen Rechtfertigungsgründen entspricht, wird im Einzelfall abzuwägen sein.

III. Fazit

Autonome Transportfahrzeuge erzeugen weitreichende rechtliche Herausforderungen auf nationaler und internationaler Ebene.¹⁹ Aktuell ist aus rechtlicher Sicht der Fahrer als Person innerhalb des Fahrzeugs nicht entbehrlich. Die Öffnung des Verkehrsrechts für immer weitreichendere Assistenzsysteme ist jedoch ein Zeichen dafür, dass sich dies in der Zukunft ändern könnte. Für eine vollständige Automatisierung ohne einen menschlichen Passagier bzw. Fahrer fehlt jedoch noch der rechtliche Rahmen.

Ohne eine Person die das Fahrzeug steuert, wird in Zukunft die Bedeutung von Produkt- und Produzentenhaftung für Schäden, die auf eine Fehlfunktion des Fahrzeuges zurückzuführen sind, erheblichen Zuwachs erlangen. Die Frage nach der Regressmöglichkeit zieht sich entlang der Lieferkette des Fahrzeugs und sorgt somit für eine erhöhte Sorgfaltspflicht für Halter und Hersteller. Im Übrigen lässt sich das herkömmliche Haftungsrecht der Länder der DACH-Region auf die möglichen Haftungskonstellationen des autonomen Fahrens anwenden.

¹⁹ Vgl. von Bodungen, in: Sassenberg/Faber (Hrsg.) Rechtshandbuch Industrie 4.0 und Internet of Things, S.383