

RECHTSSICHERHEIT BEIM HOCH- UND VOLLAUTOMATISIERTEN FAHREN

Das Bundeskabinett hat im Januar den Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) beschlossen. Der Gesetzentwurf befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung. Verabschiedung ist im Bundestag und Bundesrat ist für Ende April/Anfang Mai geplant. Kern des Gesetzes ist nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums auf deren Website die rechtliche Gleichstellung von menschlichem Fahrer und Computer. „Hoch- oder vollautomatisierte Fahrsysteme dürfen künftig die Fahraufgabe selbstständig übernehmen“, heißt es dort.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) fordert seit langem Rechtssicherheit für Fahrer von Fahrzeugen mit hochautomatisierten Fahrfunktionen. Der vorgelegte Gesetzentwurf bleibt hinter diesem Anspruch zurück.

Automatisiertes Fahren verspricht für Verbraucherinnen und Verbraucher mehr Komfort beim Autofahren und Zeitgewinn für andere Tätigkeiten. Zudem ist eine höhere Verkehrssicherheit ein wichtiger Vorteil automatisierter Fahrzeuge. Allerdings ist ein Großteil der Menschen Autopiloten skeptisch gegenüber eingestellt. So lehnt ein Fünftel der Verbraucher in einer aktuellen Repräsentativbefragung von mindline media im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (vzbv) automatisierte Fahrfunktionen gänzlich ab.

Große Unsicherheit besteht darüber, was der Fahrer beim automatisierten Fahren darf und was er lassen muss. Schon heute gehen irrtümlicherweise 27 Prozent der Befragten davon aus, dass bei eingeschaltetem Autopilot eine Abwendung vom Verkehrsgeschehen erlaubt sei. Vor dem Hintergrund des vorgelegten Gesetzentwurfes zum automatisierten Fahren glaubt jeder Zehnte, dass zukünftig der Fahrer das Fahren komplett dem Computer überlassen kann. Jeder Dritte glaubt, dass in Zukunft dem Fahrer alles erlaubt ist, außer Schlafen und den Fahrersitz verlassen und wiederum jeder Zehnte glaubt, dass nur wenige festgelegte Tätigkeiten erlaubt sind, wie E-Mails bearbeiten. Nur 39 Prozent gehen davon aus, dass sie auch in Zukunft das System überwachen müssen. Der vzbv fordert daher, im Gesetzgebungsverfahren klar und eindeutig festzulegen, dass beim hoch- und vollautomatisierten Fahren der Fahrer sich vom Verkehrsgeschehen abwenden und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf. Ohne diese Klarstellung bleibt der Gesetzentwurf hinter dem Anspruch, Rechtssicherheit zu schaffen, zurück und hat keinen Mehrwert aus Verbrauchersicht.

Jeder Zehnte glaubt an ein vollautomatisiertes Auto in Zukunft, während zwei Fünftel von der Überwachung durch den Fahrer auch zukünftig ausgehen.

Grenzen und Möglichkeiten bei eingeschaltetem Autopilot, in %

Gegenwart



Zukunft



Basis: Alle Befragten (n = 1.041) | Angaben in Prozent
 Frage: Was glauben Sie, was darf der Fahrer bei eingeschaltetem Autopilot heute bereits tun? | Was glauben Sie, darf der Fahrer bei eingeschaltetem Autopilot zukünftig tun?

Repräsentativbefragung zum Thema automatisiertes Fahren | März 2017 | 9



Darüber hinaus muss der Gesetzentwurf im parlamentarischen Verfahren in zentralen Punkten geschärft und ergänzt werden. So muss der Umgang mit Daten datenschutzfreundlich und -sicher geregelt werden. Die Hersteller müssen stärker in die Verantwortung genommen und technische Maßnahmen zur bestimmungsgemäßen Verwendung vorgeschrieben werden. Automatisierte Fahrfunktionen müssen deutlich, leicht verständlich und durchschaubar für den Käufer und für jeden Fahrer beschrieben werden. Dies erwartet auch eine Mehrheit der Befragten. Deshalb muss der Gesetzgeber transparente Informationen verbindlich einfordern.

Mehrheit wünscht leicht zugängliche und verständliche Informationen.

Informationserfordernisse, in %, Mehrfachnennungen möglich



Basis: Alle Befragten (n = 1.041) | Angaben in Prozent
 Frage: Der Fahrer muss jederzeit über die Automatisierungsfunktion und damit verbundenen Rechte und Pflichten informiert werden. Was sind ihrer Meinung nach die wichtigsten Schritte dafür?

Repräsentativbefragung zum Thema automatisiertes Fahren | März 2017 | 10



DER VZBV FORDERT

❖ **Fahrfremde Tätigkeiten ermöglichen**

Das Gesetz muss dem Fahrer ermöglichen, sich vom Verkehrsgeschehen abzuwenden und sich fahrfremden Tätigkeiten zuzuwenden. Das muss ausdrücklich geregelt werden. Zwischen Anspruch und Wirklichkeit automatisierter Fahrfunktionen darf keine Lücke entstehen. So darf nicht vollmundig von Autopiloten und Entlastung des Fahrers gesprochen werden, wenn in den kleingedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen diese Werbeaussagen wieder relativiert werden und der Fahrer den Autopiloten überwachen muss.

❖ **Transparente Informationen verbindlich einfordern**

Automatisierte Fahrfunktionen müssen deutlich, leicht verständlich und durchschaubar für den Käufer und für jeden Fahrer beschrieben werden. Diese Informationen dürfen nicht in Handbüchern, die heute schon 250 bis 600 Seiten haben, versteckt werden. Das Gesetz darf dies nicht allein den Herstellern überlassen, sondern muss dazu Vorgaben, wie zum Beispiel ein verpflichtendes Produktinformationsblatt, machen. Zusätzlich müssen sie im Auto über die Schnittstelle zwischen Maschine und Mensch (Human Machine Interface, HMI), zum Beispiel über das Display, intuitiv für den Fahrer erfassbar sein. Der Fahrer muss sich jederzeit darüber im Klaren sein, in welchem Automatisierungsgrad das Fahrzeug unterwegs ist und was er darf und was er lassen muss.

❖ **Technische Maßnahmen zur bestimmungsgemäßen Verwendung vorschreiben**

Darüber hinaus müssen die Hersteller verpflichtet werden, Autopiloten so zu konstruieren, dass das Auto selbst erkennt, wenn keine bestimmungsgemäße Verwendung mehr vorliegt (zum Beispiel wenn es mit der Autobahnchauffeurfunktion die Autobahn verlässt).

❖ **Nur die nächste Stufe der Automatisierung regeln, die Hochautomatisierung**

Der Gesetzentwurf formuliert den Anspruch, für die nun anstehende Weiterentwicklung von automatisierten Systemen das Zusammenwirken zwischen Kraftfahrzeug und Fahrer zu regeln. Der vzbv teilt die Auffassung des Gesetzgebers, dass hochautomatisiertes Fahren in naher Zukunft ausgereift ist. Jedoch ist derzeit nicht erkennbar, wann die Stufe 4 „Vollautomatisierung“ ausgereift sein sowie ein Geschäftsmodell zum Beispiel für vollautomatisiertes Valet-Parking entwickelt wird. Deshalb sollte das Gesetz zunächst nur die anstehende Weiterentwicklung der Automatisierung bei Fahrzeugen regeln, nämlich die Hochautomatisierung. Die Vollautomatisierung sollte als weiter in die Zukunft gerichtete Entwicklungsstufe zu einem späteren Zeitpunkt, zum Beispiel im Rahmen der Evaluierung, gesetzlich geregelt werden.

❖ **Umgang mit Daten datenschutzfreundlich und -sicher regeln**

Die Befugnis der Weitergabe der im Fahrzeug gespeicherten Daten an Behörden und an Dritte zur Durchsetzung von Rechtsansprüchen ist im Gesetzentwurf zu weitgehend und konturlos gefasst. Der geplante § 63a StVG ist als datenschutzrechtliche Ermächtigungsgrundlage daher nicht geeignet. Beim automatisierten Fahren kann nicht das Recht, sich nicht selbst belasten zu müssen, außer Kraft gesetzt werden. Die Datenspeicherung ist mit drei Jahren unverhältnismäßig lang. Dies entspricht einer Vorratsdatenspeicherung über Fahrdaten. Stattdessen sollten die Aufzeichnungen permanent überschrieben werden. Nur im Falle eines Unfallereignisses müssen die letzten zehn Sekunden vor dem Unfall die Daten dauerhaft gespeichert. Eine durchgängige Speicherung ist weder notwendig noch aufgrund der ansonsten hohen notwendigen Speicherkapazitäten angemessen. Darüber hinaus sollte die Datenverarbeitung auf den für automatisierte Fahrfunktionen notwendige Minimaldatensatz (GPS-Stempel über Zeit und Ort, Fahrfunktion eingeschaltet oder nicht, Übergabeaufforderung eingeleitet) beschränkt werden. Außerdem muss der Gesetzgeber im Rahmen der datenschutzrechtlichen Vorgaben (ab 25.05.2018: im Rahmen der DSGVO) technische Anforderungen und regulatorische Vorschriften an die Hersteller automatisierter Fahrfunktionen formulieren, um Manipulation und Missbrauch der Daten zu verhindern. So müssen die Hersteller ausdrücklich aufgefordert werden, die datenschutzrechtlichen Grundprinzipien „privacy by design/default“ strikt zu beachten.

❖ **Gefährdungshaftung für Hersteller einführen**

Mit steigender Automatisierung muss der Verbraucher sukzessive aus der Verantwortung genommen und eine Verschiebung der Gefährdungshaftung weg vom Halter hin zum Hersteller erfolgen. Weil der Hersteller verantwortlich für das einwandfreie Funktionieren automatisierter Assistenzsysteme ist, muss er auch in erster Linie für sein eigenes System einstehen. Die Gefährdungshaftung darf daher nicht erst beim Inverkehrbringen durch den Halter, sondern muss schon bei der Herstellung von automatisierten Autos gelten. Es muss sichergestellt sein, dass die Verbraucher die Risiken und Haftung in jeder Automatisierungsstufe kennen.

❖ **Evaluierungspflicht ausweiten**

Vor dem Hintergrund der hohen Sensibilität von persönlichen Fahrdaten muss sich die Evaluierungspflicht auch auf die datenschutzrechtlichen Vorschriften beziehen.

WELCHE AUTOMATISIERUNGSSTUFEN REGELT DER GESETZENTWURF

❖ Hochautomatisiertes Fahren:

Beispiel Autobahn-Chauffeur

- Automatische Längs- und Querführung
- Auf Autobahnen bis zu einer oberen Geschwindigkeitsgrenze
- Fahrer muss nicht dauerhaft überwachen, muss aber nach Übernahmeaufforderung mit gewisser Zeitreserve reagieren

❖ Vollautomatisiertes Fahren:

Beispiel Autobahnpilot

- Automatische Längs- und Querführung
- Auf Autobahnen bis zu einer oberen Geschwindigkeitsgrenze
- Fahrer muss nicht überwachen
- Reagiert der Fahrer nicht auf eine Übernahmeaufforderung bringt die Maschine das Fahrzeug auf dem Seitenstreifen zum Stillstand

WELCHE AUTOMATISIERUNGSSTUFEN REGELT DER GESETZENTWURF NICHT

❖ Autonomes Fahren:

- Kein Lenkrad und keine Pedale vorhanden
- Auto übernimmt die komplette Steuerung
- Fahrer wird zum Fahrgast

Kontakt

Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.
Markgrafenstraße 66
10969 Berlin
www.vzbv.de

Team Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de