



14. Aschaffener Schlossgespräch

Statement des Herrn Staatsministers

zum Thema

**Digitalisierung - Rechtsrahmen und Haftungsfragen
am Beispiel des autonomen Fahrens**

am 14. Juli 2016

in Aschaffenburg

Übersicht

I. Einleitung

II. Automatisiertes Fahren stellt an die Rechtspolitik drei Anforderungen:

1. Innovationsfreundlichkeit: Das Recht darf nicht als Innovationsbremse wirken
2. Verkehrssicherheit: Der Opferschutz darf unter der technischen Entwicklung nicht leiden
3. Rechtssicherheit: Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge braucht Rechtssicherheit
 - für Automobilhersteller und Zulieferer
 - für Autofahrer und Kfz-Halter
 - für Unfallopfer
 - für Versicherer

III. Für den Rechtsrahmen des automatisierten Fahrens relevante Rechtsgebiete:

1. Zulassungsrecht
2. Straßenverkehrsrecht
3. Datenschutzrecht
4. TÜV, Fahrerlaubnisrecht, Fahrschulerausbildung
5. Zivilrechtliches Haftungsrecht

Es gilt das gesprochene Wort

Anrede!

Einleitung

Sie alle erinnern sich sicherlich noch an die **Zurück-in-die-Zukunft-Filme** aus den 80er Jahren:

In dem Film reist der Junge **Marty Mcfly** mit einer Zeitmaschine, einem umgebauten Sportwagen vom Typ DeLorean DMC-12, **per Zeitreise in das Jahr 2015**. In dieser Zukunft passen sich **Jacken** automatisch an die Größe des Trägers an; **Drohnen** führen Hunde aus; **Autos und Skateboards können fliegen**; und getankt wird nicht mehr an einer **Tankstelle**, sondern per **Tankroboter**.

Zugegeben: Vieles, was uns die Filmmacher für das **Jahr 2015** versprochen haben, liegt immer noch in weiter Ferne.

Fliegende Autos haben wir immer noch nicht, und im Gegensatz zu der Behauptung von Doc Brown im Film **brauchen wir auch noch Straßen.**

Doch in einigen Punkten sind wir heute der Zukunftsvision der Science-Fiction-Filme schon **deutlich näher gekommen:**

Etwa beim selbstfahrenden Auto. Denn im Bereich des **automatisierten Fahrens** haben wir in den letzten Jahren **bereits große Fortschritte erzielt.**

Werden Zukunftsvisionen, wie etwa die eines selbstfahrenden Autos, real, dann müssen wir diese allerdings auch an die **Regeln unseres täglichen Lebens** anpassen.

Die Science-Fiction-Filme lassen solche Fragen ja **vielfach unbeantwortet**. Oder können Sie sich erinnern, dass sich Marty McFly und Doc Brown etwa damit auseinandersetzten, wie die **Vorfahrtsregeln für fliegende Fahrzeuge** ausgestaltet sind?

Anrede!

Automatisiertes
Fahren stellt an die
Rechtspolitik drei
Anforderungen

In der **Realität** müssen wir uns dagegen
folgende Fragen stellen:

Welchen Herausforderungen entstehen für das
Recht und die **Rechtspolitik** im Zusammenhang
mit der Fortentwicklung des automatisierten
Fahrens?

Welche **rechtlichen Fragen** müssen
beantwortet werden?

Drei Themenkreise, die sich teilweise sicherlich
überschneiden, erscheinen mir insoweit von
besonderer Bedeutung.

Zunächst:

Das Recht darf nicht
als Innovations-
bremse wirken

Das automatisierte Fahren ist ein **zentrales Innovationsfeld**, auf dem die künftigen Marktchancen der bayerischen Automobilindustrie mitbestimmt werden. Ich muss Ihnen nicht näher erläutern, in welchem Maße unsere **gesamte Wirtschaft** von dieser Schlüsselindustrie abhängig ist. Es ist deshalb wichtig, dass Zukunftstechnologien auf dem "Heimatmarkt" entwickelt, getestet und auch marktgängig gemacht werden können.

Die neuen Technologien haben aber **nicht nur eine ökonomische Dimension**.

Sie sollen auch den **Verkehrsfluss optimieren** und so die **Verkehrseffizienz** steigern. Zum Beispiel, indem Verkehr vermieden wird, der durch Parkplatzsuche entsteht. Das entlastet auch die Umwelt.

Das automatisierte Fahren soll **mehr Komfort** beim Fahren ermöglichen. Der Fahrer soll, wenn er es will, zum Passagier werden und die Fahrzeit nach seinen Vorstellungen nutzen können. Das automatisierte Fahren kann **Mobilitätschancen erhöhen** - gerade auch für ältere Menschen oder Personen mit körperlichen Handicaps.

Vor allem aber soll es zu **mehr Sicherheit im Straßenverkehr** führen. Dass da ein großes Verbesserungspotential der künftigen Steuerungssysteme liegt, darin scheinen sich die Experten weitgehend einig zu sein.

Dafür spricht, dass etwa 90 Prozent aller Autounfälle auf **menschlichem Versagen** beruhen. Automatisierte Steuerungssysteme sind immun gegen menschliche Schwächen wie Ablenkung und Übermüdung. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden zuverlässig eingehalten. Die **Reaktionsschnelligkeit** eines Fahrassistenzsystems wird der Mensch nie erreichen können.

Anrede!

Die **Realisierung der Vielzahl von Chancen**, die das automatisierte Fahren bietet, sollte das Recht **fördern** und nicht unnötig behindern. Die erste Forderung an die Rechtspolitik lautet daher:

Das Recht darf nicht als Innovationsbremse wirken!

Der Opferschutz darf unter der technischen Entwicklung nicht leiden

Zugleich ist klar: Die Rechtspolitik muss gemeinsam mit den Herstellern darauf achten, dass das automatisierte Fahren **zu keinem Zeitpunkt** zu einem **Verlust an Verkehrssicherheit** führt.

Gerade angesichts des **ersten tragischen tödlichen Unfalls** mit Beteiligung eines Testfahrzeuges für autonome Steuerungssysteme muss die oberste Maxime lauten:

Der Opferschutz darf unter der technischen Entwicklung nicht leiden!

Ich bin mir sicher, dass diese zweite Aufgabe der Rechtspolitik mit den ureigensten Interessen der **Herstellerseite** übereinstimmt! Die neuen Steuerungssysteme sollen schließlich gerade für ein Plus an **Verkehrssicherheit** sorgen.

Man darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen, dass die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge auch **neue Risikoquellen** eröffnen kann.

Soweit ich weiß, muss der Autofahrer - auch aus technischer Sicht - die automatischen Systeme bis auf Weiteres **noch überwachen** oder zumindest als Rückfallebene zur Verfügung stehen. Denn wenn es darum geht, komplexe Verkehrssituationen zu beurteilen, ist der **Mensch gegenüber der Maschine noch im Vorteil**.

Der Mensch **verursacht** zwar die meisten Unfälle. Er **vermeidet aber auch** unzählige Unfälle durch schnelles Erfassen einer heiklen Verkehrssituation und passende Reaktion.

Damit stellt sich zumindest für eine Übergangszeit das Problem, die **Aufmerksamkeit** des Autofahrers auch beim Einsatz der Fahrassistenzsysteme zu **erhalten**.

Eine besondere Herausforderung wird zudem die Garantie der **Sicherheit** der **IT-Technologie** darstellen. Denn mit zunehmender Vernetzung der Fahrzeuge wächst auch die Gefahr der Störung durch externe Faktoren.

Ich denke da etwa an mögliche **Hackerangriffe** oder technische Probleme bei der **Datenübermittlung**.

Der Einsatz
automatisierter

Das Stichwort Sicherheit leitet dann auch zu der dritten rechtspolitischen Forderung über:

Fahrzeuge braucht
Rechtssicherheit

**Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge
braucht Rechtssicherheit!**

Die **Automobilhersteller und Zulieferer** benötigen Rechtssicherheit hinsichtlich der technischen Anforderungen an Automatisierungssysteme, um die Zulassungsreife zu erlangen. Sie ihre **Produkt- und Produzentenhaftung** eingrenzen können.

Die **Autofahrer** brauchen möglichst weitgehende Rechtssicherheit hinsichtlich der **Verhaltensanforderungen, die im Straßenverkehr** an sie gestellt werden.

Kfz-Halter und Fahrzeugführer brauchen Rechtssicherheit hinsichtlich der Verwendung der **Daten, die beim Betrieb des Fahrzeugs geschaffen werden,** und der **Haftungsverteilung** bei einem Unfall.

Opfer von Verkehrsunfällen brauchen die Gewissheit, dass ihre Schäden unabhängig davon, ob diese durch menschliches Fehlverhalten oder ein technisches Versagen verursacht wurden, **reguliert** werden.

Die **Versicherer** schließlich benötigen zur Kalkulation ihrer Produkte Rechtssicherheit hinsichtlich der **Haftungsverteilung** zwischen Halter, Fahrer und Hersteller im Schadensfall.

Anrede!

Vor dem Hintergrund dieser **drei Forderungen nach Innovationsfreundlichkeit, Verkehrs- und Rechtssicherheit** müssen wir den Rechtsrahmen für das automatisierte Fahren ausleuchten. Wir müssen kontinuierlich überprüfen, ob gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht. Ich denke, wir stehen da erst am **Anfang** einer spannenden Entwicklung.

Relevante

Rechtsgebiete

Welche Rechtsgebiete müssen wir nun in den Blick nehmen?

Zulassungsrecht

Natürlich das Kfz-**Zulassungsrecht**, das an die neuen technischen Möglichkeiten angepasst werden muss. Für das hochautomatisierte Fahren sind dafür die **Weichen bereits gestellt**. Hinsichtlich der Zulassungsreife des vollständig autonomen Fahrens bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten.

Straßenverkehrsrecht

Dann das **Straßenverkehrsrecht**. Die Verhaltensanforderungen an den Autofahrer müssen auf den Prüfstand.

Das Straßenverkehrsrecht wird vom **Grundsatz der dauernden Beherrschbarkeit** des Fahrzeugs geprägt. Dabei wird bislang davon ausgegangen, dass die Beherrschung **durch den Fahrzeugführer** ausgeübt wird.

So darf zum Beispiel der Fahrer gemäß § 3 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird.

Wenn wir das automatisierte Fahren voranbringen wollen, müssen diese gesetzlichen Regelungen überprüft werden. Wo nötig und möglich, müssen wir klarstellen: Die Verhaltensanforderungen an den Fahrer gelten als erfüllt, wenn **eine automatisierte Steuerung** sie beachtet. Die Bundesregierung hat entsprechende Schritte bereits angekündigt.

Datenschutzrecht Betroffen ist auch das **Datenschutzrecht**, dem eine doppelte Aufgabe zukommt: Einerseits das Grundrecht auf **informationelle Selbstbestimmung** effektiv zu schützen. Andererseits aber auch die **notwendige Datennutzung** zu ermöglichen.

TÜV
Fahrerlaubnisrecht
Fahrschüleraus-
bildung

Schließlich müssen auch die Regelungen für den **TÜV** sowie zum **Fahrerlaubnisrecht** und zur **Fahrschülerausbildung** regelmäßig überprüft werden.

Anrede!

Zivilrechtliches
Haftungsrecht

Ein besonders wichtiger Rechtsbereich im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren ist auch das **zivilrechtliche Haftungsrecht**.

"Gatekeeper" für technische Entwicklung

Über mögliche Haftungsprobleme wird viel diskutiert. Manche sehen die **Gefahr**, dass das geltende Recht **technische Innovationen verhindert**. Das Haftungsrecht wird in diesem Zusammenhang als **"Gatekeeper"** für die weitere technische Entwicklung gesehen.

Unser derzeitiges **Haftungs- und Pflichtversicherungssystem** hat sich meiner Meinung nach **bewährt**. Es bietet den Opfern von Verkehrsunfällen die Sicherheit eines leicht bestimmbaren und solventen Haftungsgegners. Es sorgt zudem dafür, dass die **Haftung** letztlich **entsprechend** den jeweils ursächlichen **Risikobereichen** auf Kfz-Halter, Fahrzeugführer und Hersteller **verteilt** wird.

Grundpfeiler dieses Systems ist die **Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters**, die durch die **Haftpflichtversicherung** abgedeckt wird. Diese Haftung greift immer, wenn ein KFZ einen Unfall verursacht - also unabhängig davon, ob Ursache ein Fahrfehler oder ein technischer Defekt ist. Daneben kann die **verschuldensabhängige Fahrerhaftung** treten.

Beruhete der Unfall auf technischem Versagen, kann der Haftpflichtversicherer gegebenenfalls den **Hersteller** in Regress nehmen.

Bestehendes Haftungssystem muss nicht geändert werden

Dieses **System** ist meiner Ansicht nach **grundsätzlich auch zur Lösung von Haftungsfragen in Bereich des automatisierten Fahrens geeignet und ausreichend.**

Für diese Frage gilt aber wie für alle betroffenen Rechtsbereiche: Die Rechtspolitik ist aufgefordert, die **weitere technische Entwicklung genau zu beobachten.**

Es muss immer wieder die Frage **neu gestellt und beantwortet werden**, ob unser Recht die **notwendigen Voraussetzungen** für Innovationen schafft. Und damit für die Erhaltung unserer Konkurrenzfähigkeit im Bereich der Automobilität.

Das,

meine sehr geehrten Damen und Herren,

nur als **kurzer Überblick** zu einem - wie ich finde - sehr spannenden Unterthema im großen Themenkomplex "Digitalisierung".

Ich freue mich auf unsere Diskussion!