

Axel Spies USA: Autonom gesteuerter PKW verursacht schweren Unfall in Arizona

ZD-Aktuell 2018, 06029

Ein Testwagen von Uber wurde nach Medienberichten am 18.3.2018 in einen schweren Unfall verwickelt. Eine Fußgängerin mit Fahrrad an der Hand überquerte außerhalb des Zebrastreifens unversehens eine Straße und wurde vom Testwagen erfasst. Sie erlag ihren Verletzungen. Das Fahrzeug war zu der Zeit im Modus „autonomes Fahren“.

Der Fahrer, der theoretisch hätte eingreifen können, behauptet, das Ereignis sei „wie ein Blitz“ über ihn gekommen. Er hätte die Fußgängerin erst beim Aufprall bemerkt. Das Fahrzeug sei autonom mit rd. 61 km/h unterwegs gewesen – erlaubt seien auf dem Streckenabschnitt nur 56 km/h. Das ist aber noch Gegenstand von Untersuchungen. Es bremste nach ersten Ermittlungen nicht ab. Die Untersuchungen (Auswertung der Fahrzeugdaten) dauern an. Uber hat alle Testfahrten bis auf weiteres ausgesetzt. Dies ist, soweit ersichtlich, der zweite schwere Unfall im öffentlichen Straßenraum. Im März 2017 kollidierte ein selbstfahrender SUV mit zwei anderen Autos und kippte auf einem Highway um. Das National Transportation Safety Board (NTSB) hat eine Untersuchung auch des jüngsten Unfalls eröffnet.

1. Arizona ist rechtlich vorgeprescht

Der Bundesstaat Arizona verabschiedete 2015 erstmals eine Verordnung (Executive Order), um autonome Autos zuzulassen. Seitdem ist die Zahl der selbstfahrenden Fahrzeuge, die im südwestlichen Bundesstaat getestet werden, auf mehr als 600

angewachsen. Das übertrifft die fast 400 autonomen Fahrzeuge, die in Kalifornien getestet werden dürfen. Der Gouverneur von Arizona hatte kürzlich die Verordnung aktualisiert, sodass nunmehr „vollständig autonome“ Systeme ohne menschlichen Fahrer zugelassen werden können, solange sie die Sicherheitsstandards des Bundes erfüllen. Kalifornien genehmigte eine ähnliche Änderung im Februar 2018, besteht aber weiterhin auf der Einhaltung der weitaus strengeren Sicherheitsregeln mit größeren Anforderungen an die teilnehmenden Unternehmen, um Kollisionen und andere Sicherheitsprobleme zu meiden. Bundesregelungen zur Zulassung gibt es noch nicht.

Eine andere noch nicht gebändigte Gefahr für autonome Fahrzeuge ist das GPS Hacking. GPS-Störsender (Jammer) sind in den USA illegal, aber sie können online für etwa US\$ 50,- bestellt werden, wie ein Journalist in einem aktuellen Gizmodo-Artikel gezeigt hat. Die Zeitschrift berichtet, dass kommerzielle Trucker häufig diese Störsender einsetzen, um kostenlos GPS-fähige Mautstationen zu passieren.

2. Neue StVG-Vorschriften in Deutschland

In Deutschland gibt es u.a. zahlreiche datenschutzrechtliche Bedenken gegen autonome Fahrzeuge. Seit Mai 2017 existiert ein Gesetz zum autonomen Fahren (G. v. 16.6.2017 – BGBl. I, S. 1648), mit dem §§ 1a und 1b StVG neu eingeführt wurden. Das Gesetz sieht im Wesentlichen vor, dass hoch- oder vollautomatisierte Fahrsysteme die Kontrolle von Kfz übernehmen dürfen. Allerdings muss ein Fahrer weiter im Fahrzeug sein und jederzeit die Kontrolle wieder übernehmen können. § 1b StVG lautet:

„(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder

2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss,

dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.“

Die Haftungsfragen bei vollautomatisierten Fahrfunktionen beschreibt u.a. Greger (NZV 2018, 1), der eine generelle Gefährderrhöhung im Sinne der Betriebsgefahr durch den automatisierten Betrieb eines Kfz verneint. Er bewertet die neue Vorschrift als die „Achillesferse des automatisierten Fahrens“, da sie dem Fahrer keine klaren Verhaltensregeln vorgebe. Der Fahrer handele schuldhaft, wenn er trotz offensichtlicher Umstände nicht erkannt habe, dass eine bestimmungsgemäße Verwendung der automatisierten Fahrfunktion nicht mehr gegeben sei (z.B. bei „besonderen Verkehrslagen, Straßenzuständen, Wetterverhältnissen oder bei Unregelmäßigkeiten im Fahrverhalten“).

Bei dem Unfall in Arizona dürfte § 1b StVG, wenn die Aussage des Fahrers stimmt, nicht einschlägig sein. Die Regelung werfe das schwer zu lösende Problem auf, wie sich die Pflicht zur jederzeitigen Wahrnehmung der Umstände und zur unverzüglichen Reaktion hierauf, mit der in § 1b Abs. 1 StVG zugestandenen Befugnis zur Abwendung vom Verkehrsgeschehen in Einklang bringen lässt.

Den Haftungsstandard nach dem ProduktHG hat der Gesetzgeber im neuen § 1a Abs. 2 StVG definiert. Nach dessen Nr. 2 muss das autonome System in der Lage sein, „den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen“, d.h. ebenso wie ein menschlicher Kfz-Führer Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen zu erkennen und zu befolgen sowie auf die jeweilige Verkehrslage durch Bremsen, Ausweichen usw. zu reagieren. Ob das Fahrzeug in Arizona dazu tatsächlich in der Lage war, muss die weitere Ermittlung ergeben. Die Frage, wie das Fahrzeug die Gefahr eines die Straße überquerenden Fußgängers erfasst (nur durch Video oder durch Radar), ist derzeit offen.

■ Vgl. auch Reck, ZD-Aktuell 2017, 04271; ZD-Aktuell 2017, 05527; ZD-Aktuell 2016, 05330; Spies, ZD-Aktuell 2016, 05326; PutzkilSesing, MMR-Aktuell 2017, 388288 und zum vernetzten Auto Lüdemann, ZD 2015, 247.

Dr. Axel Spies

ist Rechtsanwalt in der Kanzlei Morgan Lewis & Bockius in Washington DC und Mitherausgeber der ZD.