

GASTBEITRAG  
MAG. KURT NEMEC  
M.B.L.-HSG

# AUTONOMES FAHREN

## Komplexe rechtliche Herausforderung oder übereilender Alarmismus?

Als Mitglied der Arbeitsgruppe „rechtliche Rahmenbedingungen“ des Automatisierungsgipfels 2015/2016 des BMVIT die mithilfe eines rechtlichen Rahmen für Tests automatisierter Fahrzeuge im öffentlichen Straßennetz in Österreich zu schaffen, dürfte ich persönlich hautnah miterleben, wie emotionsgeladen das Thema „autonomes Fahren“ in Österreich behandelt wird. Die Bedenken, die bei der ersten Sitzung von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe ausgebreitet wurden, waren überwältigend. Diese reichten von einem vorhergesagten Ende des bisher bekannten öffentlichen Verkehrs an sich über größte haftungsrechtliche Probleme bis hin zum Hinweis auf einen datenschutz- und strafrechtlichen Supergau. Natürlich durfte in der Diskussion auch nicht die auf jedem Juristenstammtisch nunmehr überstrapazierten strafrechtlichen Dilemma-Situationen fehlen. Die sich auftürmenden rechtlichen Probleme verflüchtigten sich dann aber recht schnell, indem wir uns einfach auf das kurzfristige Ziel einigten, schnellstmöglich einen Vorschlag im Hinblick auf den rechtlichen Rahmen für Tests automatisierter Fahrzeuge in Österreich zu erarbeiten. Dies konnte dann durch einen Vorschlag zur Anpassung des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes



KFG auch relativ zeitnah umgesetzt werden.

Was will ich damit sagen? Nun, nicht mehr und nicht weniger, als das gesetzgeberische Änderungen und Anpassungen in Teilbereichen zwar schrittweise und kontinuierlich über die nächsten 20 Jahre sicherlich erforderlich sein werden, aber viele der zurzeit diskutierten rechtlichen Probleme und dogmatischen Anpassungen sich als obsolet herausstellen werden. Dies insbesondere deswegen, weil wir zurzeit auf der einen Seite nur in ersten Ansätzen erahnen können, welche zukünftigen Geschäftsmodelle im Hinblick auf das autonome Fahren oder ganz allgemein im Hinblick auf die zukünftige Mobilität des Menschen sich entwickeln wird.



Auf der anderen Seite, und dieser Punkt ist aus meiner Sicht der noch wichtigere, werden viele, wenn nicht sogar die meisten, der zurzeit diskutierten rechtlichen Probleme und für nötig empfundenen dogmatischen Anpassungen aufgrund des rasanten technologischen Fortschrittes und des damit einhergehenden fortschreitenden Verständnisses für die sich neu entwickelnden mobilen Geschäftsmodelle als obsolet herausstellen.

## Zwei Beispiele aus der Praxis:

### 1. Datenschutz

Im Datenschutzrecht gilt – vereinfacht gesagt – ein Verbotsprinzip. Die Verarbeitung personenbezogener Daten ist verboten, wenn diese nicht mittels Rechtsgrundlage gedeckt ist. Dies erfolgt aufgrund informierter Einwilligung und/oder gesetzlicher Grundlage.

Auf Basis obiger Überlegungen wird nun bei den juristischen Diskussionen das datenschutzrechtliche Problem diskutiert, dass man zwar typischerweise beim Erstkauf diese Einwilligung mit dem Hersteller vertraglich abschließen wird können, aber beim Wiederverkauf das typische Vertragsverhältnis ein anderes ist, und zwar Gebrauchtwagenhändler/Privatperson (Erstkäufer) zu Gebrauchtwagenkäufer und aufgrund der hierbei typischerweise fehlenden Vertragsbeziehung zum Hersteller im Datenschutzrecht möglicherweise Anpassungen erforderlich sein werden.

Soweit so gut. Doch ist dies wohl eher kein datenschutzrechtliches Problem, sondern ein typisches Vertragsmanagement Problem. Und dieses sollte sich relativ einfach über ein mit dem Hersteller ohnehin dauerhaft vernetztes Auto lösen lassen. Wenn wir davon ausgehen, dass in Zukunft ein Auto zumindest die Ausstattung eines heutigen Tesla haben wird, dann sollte es wohl ein Leichtes sein mittels eigener App am Touchscreen vom Gebrauchtwagenkäufer sämtliche – wie auch immer getarteten – zukünftig notwendigen Einwilligung einzuholen, diese dann durch den Hersteller an die E-Mail Adresse des Gebrauchtwagenkäufers senden zu lassen und von diesem, wenn in Zukunft dies behördlich eventuell verlangt werden sollte, bei der Anmeldung des gebrauchten Autos in ausgedruckter Form vom Gebrauchtwagenkäufer vorgelegt wird.

### 2. Strafrechtliche Dilemma Situationen

Zu diesem Themenkomplex dürfte ich in einer der neuesten juristischen Publikationen zum autonomen Fahren lesen, dass „gänzlich ungelöst [...] derzeit sog. Dilemma Situationen sind, bei denen die Software in einer alternativlosen Situation den Schutz eines Rechtsguts gegen den Schutz eines anderen Rechtsguts abwägen muss“. Dann wurde das uns allen bekannte Beispiel Kind auf der Straße, Passanten am Gehweg wiedergegeben.

Aber auch bei diesem zurzeit ethisch im höchsten Maße aufgeladenen Thema kann ich nur wiederholen, dass der technologische Fortschritt das zurzeit unüberwindbar scheinende rechtsdogmatische Problem lösen wird. Warum?

Nun, die dem oben angeführten Dilemma zugrundeliegenden Prämissen sind falsch. Es handelt sich bei diesem Problem um ein Beispiel eines falschen Dilemmas oder besser einer falschen Dichotomie.

1. Es wird unreflektiert angenommen, dass eine für einen Menschen sich als Dilemma darstellende Situation auch für eine Software sich als Dilemma darstellen muss, bzw sich die Software überhaupt in diese Situation bringt – frei nach dem Motto: Der Mensch ist das Maß aller Dinge.

2. Es wird der Software unterstellt, dass diese sich wie ein Mensch plötzlich mit diesem Dilemma konfrontiert sieht und erst daraufhin menschengleich vor einem ethischen Abwägungsproblem steht und menschengleich mit dieser Situation überfordert ist. Auch diese Annahme stimmt so nicht. Die Software wägt nicht ab, sie reagiert nur – im besten Fall schon vor dem Menschen.

Die Software wird somit eventuelle Dilemma Situationen durch programmierte Gefahrenerkennungsmuster schon viel früher als der Mensch erkennen können und vorausseilend die Geschwindigkeit soweit drosseln, dass trotz Notbremsung und möglicherweise zusätzlich ausgelöster technischer Hilfsmittel, wie zB auf der Außenseite des Fahrzeuges angebrachter Personenairbags etc., eine größere Verletzung – bei wem auch immer – ausgeschlossen werden kann. Die ethische Frage die sich bei der Programmierung der Software stellt, ist somit nicht ein entweder das Kind oder die Passanten, sondern ein nach dem jeweiligen Stand der Technik sich bestimmendes „weder noch“. Grundsatz müsste wohl sein, dass der Gesamtschaden nach dem jeweiligen Stand der Technik als so gering wie möglich zu halten ist. Rechtsdogmatisch wird man dies wohl über eine „Abstufung der Rechtswidrigkeit“ im Sinne des Utilitarismus argumentativ konstruieren können. Man wird sehen.

Conclusio: Die obigen Beispiele zeigen, dass der teilweise vorhandene rechtliche Alarmismus im Bereich des autonomen Fahrens oftmals auf der Unkenntnis der relevanten technischen sowie ökonomischen Zusammenhänge beruht. Es fehlt hier an einer öffentlichen Vermittlerrolle. Der AC Styria und seine Mitglieder könnten diesbezüglich in Österreich eine Schlüsselrolle einnehmen.



**Mag. Kurt Nemeč, M.B.L.-HSG** wuchs in Murau in der Obersteiermark auf und ist Wirtschaftsanwalt in Wien. Aufgrund seiner Ausbildung in Mechatronik (Salzburg), Recht (Wien, Salzburg, St. Gallen) und Ökonomie (Wien, St. Gallen) sowie seiner langjährigen persönlichen Erfahrung im Management von Infrastrukturunternehmen ist er einer der wenigen europäischen Rechtsexperten, die zusätzlich zu ihrer profunden Rechtskenntnis auf eine technische Ausbildung sowie langjährige praktische Erfahrung im Bereich der IT-, Infrastruktur- und Zulieferindustrie/Logistik zurückgreifen können. Seine Kernkompetenzen liegen im internationalen Vertragsrecht sowie im IT- und Logistikrecht mit Schwerpunkt internationale Supply Chain. Mag. Nemeč ist seit 2015 Mitglied des AC Styria.