



Impulsstatement

des Herrn Staatsministers Prof. Dr. Bausback

zur

gemeinsam mit der vbw

veranstalteten Podiumsdiskussion

zum Thema

**Automatisiertes Fahren:
Rechtsrahmen und Haftungsfragen**

am 10. Dezember 2015

in München

Übersicht

- I. Begrüßung und Dank an vbw und Referenten/
Mitdiskutanten

- 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, Fahrschülerausbildung
 5. Zivilrechtliches Haftungsrecht

Es gilt das gesprochene Wort

Anrede!

**Begrüßung und
Dank an vbw und
Referenten/
Mitdiskutanten**

Es freut mich sehr, dass Sie alle heute hier sein können - und das trotz der vorweihnachtlichen "**Kompressionsphase**", in der sich die Termine üblicherweise bis **kurz vor den Explosionspunkt verdichten.**

Ihr Interesse an unserer Veranstaltung ist für mich eine schöne Bestätigung dafür, dass ich mich an Sie,

lieber Herr Brossardt,

mit der Anregung einer gemeinsamen Veranstaltung zum Thema „automatisiertes Fahren“ gewandt habe.

Und ich bin der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft **sehr dankbar**, dass sie für unsere Diskussion einen so **ansprechenden Rahmen ermöglicht und perfekt organisiert** hat. Mein Dank gilt natürlich auch und ganz besonders den **Referenten und Mitdiskutanten**. Wie schön, dass Sie noch ein Zeitfenster für uns öffnen konnten!

Anrede!

**Automatisiertes
Fahren stellt an die
Rechtspolitik drei
Anforderungen** Aus meiner Perspektive als Bayerischer
Justizminister ist naturgemäß der **wesentliche
Aspekt** des technischen Phänomens
"Automatisiertes Fahren" folgender:

Welchen Herausforderungen muss sich das
Recht und die **Rechtspolitik** im
Zusammenhang mit der Fortentwicklung des
automatisierten Fahrens stellen? Welche
rechtlichen Fragen stellen sich?

Drei Themenkreise, die sich teilweise sicherlich
überschneiden, erscheinen mir insoweit von
besonderer Relevanz:

Das Recht darf nicht
als

Innovationsbremse
wirken

Zunächst:

Herr Brossardt hat bereits auf die Bedeutung des automatisierten Fahrens für die Automobilbranche und damit für unseren **Wirtschaftsstandort** hingewiesen. Ich muss Ihnen nicht näher erläutern, in welchem Maße unsere gesamte Wirtschaft von dieser **Schlüsselindustrie** abhängt.

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 durch **Vermeidung von Verkehr**, 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 hierin 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, Übermüdung, Alkohol- oder Drogeneinfluss.

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Mindestabstände werden zuverlässig eingehalten.

Die **Reaktionsschnelligkeit** eines **Fahrassistenzsystems**, etwa beim Bremsen, 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**.

Damit bleibt als **erste berechtigte Forderung** an die Rechtspolitik festzuhalten:

Das Recht darf nicht als **Innovationsbremse** wirken!

Da bin ich mit Herrn Brossardt und dem Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft **einer Meinung.**

Der Opferschutz darf unter der technischen Entwicklung nicht leiden

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

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.**

Sie entspricht gerade der **Zielsetzung** der neuen Steuerungssysteme, für ein Plus an Verkehrssicherheit zu 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 bei der Beurteilung komplexer Verkehrssituationen 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 eine sachgerechte Lösungsentscheidung.

Damit stellt sich zumindest für eine Übergangszeit das Problem, die **Aufmerksamkeit** des Autofahrers auch beim Einsatz der Fahrassistenzsysteme zu erhalten und die Schnittstelle Mensch/Maschine **möglichst effektiv und gefahrlos** zu gestalten.

Eine besondere Herausforderung wird zudem die Garantie der **Sicherheit** der für das automatisierte Fahren eingesetzten **IT-Technologie** darstellen.

Denn mit zunehmender Vernetzung der Fahrzeuge wächst auch die **Gefahr der Störung der Steuerungssysteme durch externe Faktoren.**

Mögliche **Hackerangriffe** oder **technische Störungen bei der Datenübermittlung**, etwa aufgrund eines Ausfalls des Mobilfunknetzes, dürfen die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs **nicht beeinträchtigen.**

Der Einsatz
automatisierter
Fahrzeuge braucht
Rechtssicherheit

Das Stichwort Sicherheit leitet dann auch zu dem dritten rechtspolitischen Petition über:

Der Einsatz automatisierter Fahrzeuge braucht
Rechtssicherheit!

Das gilt für **alle** betroffenen Personen- und Rechtskreise:

Die **Automobilhersteller und Zulieferer** brauchen für ihre Investitionsentscheidungen Rechtssicherheit hinsichtlich der technischen Anforderungen an Automatisierungssysteme –

zur Erlangung der **Zulassungsreife** und zur sachgerechten Eingrenzung ihrer **Produkt- und Produzentenhaftung**.

Die **Autofahrer** brauchen möglichst weitgehende Rechtssicherheit hinsichtlich der an sie gestellten **Verhaltensanforderungen im Straßenverkehr**.

Kfz-Halter und Fahrzeugführer brauchen Rechtssicherheit hinsichtlich der Verwendung der beim Betrieb des Fahrzeuges generierten **Daten** und hinsichtlich der **Haftungsverteilung** bei einem Unfall.

Opfer von Verkehrsunfällen brauchen die Sicherheit, dass ihre Schäden unabhängig davon, ob diese durch menschliches Fehlverhalten oder ein technisches Versagen verursacht wurden, **umfassend und zeitnah 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 im Dialog mit den maßgeblichen Akteuren **kontinuierlich überprüfen**, ob **gesetzgeberischer Handlungsbedarf** besteht. Ich denke, wir stehen da **erst am Anfang** einer spannenden Entwicklung.

Eine Grundvoraussetzung für gute Rechtspolitik ist dabei ein **hinreichendes Verständnis** für die technologischen Möglichkeiten und Voraussetzungen der neuen Steuerungssysteme. Deshalb bin ich **sehr gespannt** auf die Ausführungen von Herrn Professor Clausen, der unserer Diskussion in dieser Hinsicht das **notwendige Fundament** geben wird.

Relevante

Rechtsgebiete

Welche Rechtsgebiete müssen wir nun bei unserer Überprüfung des Rechtsrahmens in den Blick nehmen?

Zulassungsrecht Natürlich das von Herrn Brossardt schon angesprochene **Zulassungsrecht**, das auf internationaler und nationaler Ebene unter Wahrung der notwendigen Sicherheitsstandards an die neuen technischen Möglichkeiten **angepasst werden muss**.

Straßenverkehrsrecht Dann das **Straßenverkehrsrecht**. Die in der Straßenverkehrsordnung und dem Straßenverkehrsgesetz normierten Verhaltensanforderungen an den Autofahrer müssen auf den Prüfstand. Sie wirken sich sowohl auf die **zivilrechtliche Haftung** als auch auf die **strafrechtliche Verantwortlichkeit** des Fahrzeugführers aus.

Das Straßenverkehrsrecht wird vom **Grundsatz der dauernden Beherrschbarkeit** des Fahrzeugs geprägt – derzeit ist damit die Beherrschbarkeit **durch den Fahrer** gemeint. 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, muss aber klar sein:

Die **ordnungsgemäße Nutzung automatisierter Fahrzeuge** darf für sich gesehen **nicht** den Vorwurf einer **Sorgfaltspflichtverletzung** begründen.

Die gesetzlichen Regelungen müssen vor diesem Hintergrund überprüft werden. Wo nötig und möglich, **muss es die Klarstellung geben**: Die Verhaltensanforderungen an den Fahrer gelten als erfüllt, wenn sie gleichwertig von einer **automatisierten Steuerung** beachtet werden. Die Bundesregierung hat entsprechende Schritte bereits angekündigt.

In diesem Bereich wird es darauf ankommen, einerseits eine **sinnvolle Nutzung** der neuen Steuerungssysteme zu ermöglichen, andererseits aber die zur Wahrung der Verkehrssicherheit **notwendige Überwachung** des Systems durch den Fahrer sicherzustellen.

Datenschutzrecht Betroffen ist auch das **Datenschutzrecht**, dem eine doppelte Aufgabe zukommt: Einerseits das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung auch im Hinblick auf die beim automatisierten Fahren **erzeugten Datenmengen effektiv zu schützen**. Andererseits aber auch die für eine sichere Anwendung der neuen Steuerungssysteme **notwendige Datennutzung zu ermöglichen**.

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

Anrede!

Zivilrechtliches
Haftungsrecht

Einen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren besonders wichtigen Rechtsbereich habe ich noch nicht genannt: Das **zivilrechtliche Haftungsrecht**.

"Gatekeeper" für
technische Ent-
wicklung

Über mögliche Haftungsprobleme in Zusammenhang mit automatisierten Fahrzeugen wird viel diskutiert. Manche sehen die **Gefahr**, dass das geltende Recht die Etablierung **technischer 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.

Ich bin Herrn Professor Schrader sehr dankbar dafür, dass er uns dieses komplexe System noch einmal **erläutern und veranschaulichen** wird.

Auf dieser Basis können wir dann der Frage näher nachgehen, ob unser Haftungssystem mit der technischen Entwicklung Schritt halten kann.

Ich freue mich auf die nun folgenden Referate und auf unsere Diskussion!