

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)486-C
Stellungnahme zur 101. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 20.03.2017



Niedersächsisches Datenschutzzentrum – Caprivistr. 30a – 49076 Osnabrück

An den
Ausschuss
für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages

- per E-Mail -

Hochschule Osnabrück
Niedersächsisches Datenschutzzentrum

Wissenschaftlicher Leiter

Prof. Dr. jur. Volker Lüdemann
Professur für Wirtschafts- und
Wettbewerbsrecht

Caprivistr. 30a
49076 Osnabrück

T: + 49 541 969 3889
F: + 49 541 969 3217
v.luedemann@hs-osnabrueck.de
www.ndz.hs-osnabrueck.de

Osnabrück, den 17. März 2017

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (automatisiertes Fahren), Drucksache 18/11300

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren,

gern nehme ich wie gewünscht zu dem Entwurf Stellung.

Ziel der Gesetzesinitiative ist es, die Voraussetzungen für den rechtssicheren Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen im Straßenverkehr zu schaffen und einen Beitrag dazu zu leisten, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für diese Technologie zu machen.

Das Gesetzesvorhaben ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Entwurf ist aus meiner Sicht allerdings nur eingeschränkt geeignet, das angestrebte Ziel zu erreichen. Auf vier kritische Aspekte möchte ich eingehen:

I. Keine hinreichende Rechtssicherheit für Autofahrer

Der Entwurf schafft keine hinreichende Rechtssicherheit für die Autofahrer. Er regelt nicht präzise genug, was diese beim Einsatz von automatisierten Fahrsystemen tun dürfen bzw. lassen müssen. Die Bundesregierung hat in der Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates angekündigt, die Anforderungen an die Fahrer bei der Nutzung automatisierter Systeme zu konkretisieren. Dies ist zu begrüßen, ändert aber nichts an der Grundproblematik. Da der Fahrer die Systeme ständig überwachen muss, um die Steuerung nach Aufforde-

rung oder im Notfall „unverzüglich“ zu übernehmen, wird man immer darüber streiten können, ob die erforderliche Grundaufmerksamkeit vorgelegen hat oder der Fahrzeugführer durch fahrfremde Tätigkeiten unzulässig abgelenkt war. Angesichts der Vielzahl möglicher Fallkonstellationen wird eine gesetzliche Regelung nicht ohne unbestimmte Rechtsbegriffe auskommen. Es wird voraussichtlich Jahre dauern, bis diese Begriffe durch Gerichtsurteile hinreichend konkretisiert sind. Bis dahin kann sich der Autofahrer dem Fahrlässigkeitsvorwurf im Grunde nur dadurch entziehen, dass er komplett selber fährt.

Das strategische Ziel des Gesetzentwurfes, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für das automatisierte Fahren zu machen, ist damit gefährdet. Wer einen teuren Autopiloten kauft, will von Fahraufgaben befreit werden, um die Zeit im Auto anderweitig zu nutzen. Ist dies nicht rechtssicher möglich, fehlt der Anreiz, in ein solches System zu investieren.

II. Nicht sachgerechte Haftungsverteilung

Die vorgenannte Problematik wird durch die Haftungsverteilung verschärft. Der Entwurf folgt dem Grundsatz „das Auto lenkt, der Fahrer haftet.“ Die Risiken aus dem Einsatz automatisierter Fahrsysteme tragen weitestgehend die Verbraucher. Sie trifft die Gefährdungshaftung nicht nur in den Phasen, in denen sie selbst fahren, sondern auch dann, wenn der Computer das Fahrzeug steuert.

Dies ist meines Erachtens nicht sachgerecht. Die Hersteller sind für das einwandfreie Funktionieren der automatisierten Fahrfunktionen verantwortlich. Sie sollten daher in den Phasen, in denen ihre Systeme das Fahrzeug führen, auch die Haftung tragen.

Für eine solche Haftungsverteilung sprechen auch Verkehrssicherheitsaspekte. Wenn die Hersteller für das Funktionieren ihrer Systeme haften, schafft dies einen zusätzlichen Anreiz, ausschließlich ausgereifte Systeme auf den Markt zu bringen.

III. Hersteller als Ersatzgesetzgeber

Der Entwurf knüpft die Zulässigkeit der Nutzung automatisierter Fahrfunktionen an deren „bestimmungsgemäße Verwendung.“ Der Hersteller wird damit in gewisser Weise zum Ersatzgesetzgeber. Er kann hierüber die Pflichten der Verbraucher und den Umfang der eigenen Haftung mitbestimmen. Die Konstruktion wirft zudem eine Vielzahl von Folgeproblemen auf (z.B. Umfang und Verständlichkeit der Dokumentation, Aktualität, wechselnde Fahrer).

IV. Datenschutz

Die Regelungen zum Datenschutz sind unzureichend. § 63a StVG-E ist nicht hinreichend normenklar und bestimmt genug, um in verfassungskonformer Weise das Recht auf informationelle Selbstbestimmung einzuschränken.

Der Entwurf enthält keine Angaben dazu, welche Daten konkret aufgezeichnet werden dürfen. Dies lässt sich auch nicht im Wege der Auslegung mit der erforderlichen Bestimmtheit ermitteln. Der Entwurf arbeitet zudem mit einer dynamischen Verweisung. Die Aufzeichnung soll „nach dem Stand der Technik entsprechend den internationalen Vorgaben“ erfolgen.

Dies birgt die Gefahr, dass nicht nur die Art der Speicherung, sondern auch der Umfang der einbezogenen Datenbestände laufend und in nicht vorhersehbarer Weise verändert werden. Auch der Begriff der „internationalen Vorgaben“ ist nicht hinreichend trennscharf. Selbst Vorgaben, die nicht in Deutschland gelten, könnten hierüber Einfluss auf Art und Umfang der zulässigen Datenerhebung nehmen.

Der Entwurf ist auch in vielerlei anderer Hinsicht zu unbestimmt. Er enthält u.a. keine Angaben darüber, ob die im Auto gespeicherten Daten - wie beim Flugdatenschreiber - nach kurzer Zeit wieder gelöscht und nur nach einem Unfall länger gespeichert werden dürfen. Offen bleibt auch, wer Aufzeichnung, Speicherung, Übermittlung und Löschung vornimmt und hierfür die datenschutzrechtliche Verantwortung trägt (Fahrer, Halter, Hersteller oder Importeur). Damit ist auch unklar, gegenüber wem die Betroffenen etwaige Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung und ggf. Schadensersatz geltend machen können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Volker Lüdemann', written in a cursive style.

Prof. Dr. Volker Lüdemann