

Der dornige Weg zum Bauvertrag

Zivilrechtliche Abwehransprüche
Drohnenüberflüge

Dynamisch, aber vorhersehbar
Verbrauchergerichtsstand 2.0

Das Officer's Certificate bei
M&A-Transaktionen

Private Enforcement: Korrektiv für
Rechtssicherheit im Beihilfenrecht

Diensterfindungsvergütung in
Abfertigung Alt

Autonomes Fahren in Ö
Eine Utopie?

Autonomes Fahren in Österreich – eine Utopie?

Autonome Fahrzeuge sollen die Mobilität revolutionieren. Der österr Gesetzgeber ist bemüht, den Weg dafür vorzubereiten. Ein Status- und Zukunftsbericht.

MONIKA ROMANIEWICZ-WENK / CHRISTOPH JIRAK

A. Einleitung

Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, ist seit dem 19. Jahrhundert – beginnend mit der Erfindung von Fahrrad, Eisenbahn und Automobil – einer ständigen Veränderung unterworfen.

Mit autonomen Fahrzeugen steht die nächste grundlegende Änderung bevor. Autonome Fahrzeuge können die Verkehrssicherheit und die Kapazität der Straßen erhöhen, vielfältige ökonomische Vorteile generieren und positive Wirkungen auf das Klima entfalten.¹⁾

Österreich ist sich dieses Potentials bewusst; erste legislative und administrative Maßnahmen wurden gesetzt. Der vorliegende Aufsatz widmet sich den bisherigen Anstrengungen im öffentlichen Verkehrsrecht und dem rechtlichen Rahmen eines automatisierten Testbetriebs im Inland.²⁾ Überdies wird kurz aufgezeigt, welche rechtlichen Schritte für den Einsatz vollautomatisierter Systeme noch gesetzt werden müssen.

B. Rechtlicher Rahmen

1. Automatisiertes Fahren vs autonomes Fahren

Die Begriffe „autonomes“ und „automatisiertes“ Fahren werden in der Öffentlichkeit oft unterschiedlich interpretiert. Der österr Gesetzgeber hat bislang beide Termini nicht definiert. Jedenfalls kann ein automatisiertes Fahrzeug nicht mit einem autonomen Fahrzeug gleichgesetzt werden. Die Autonomie eines

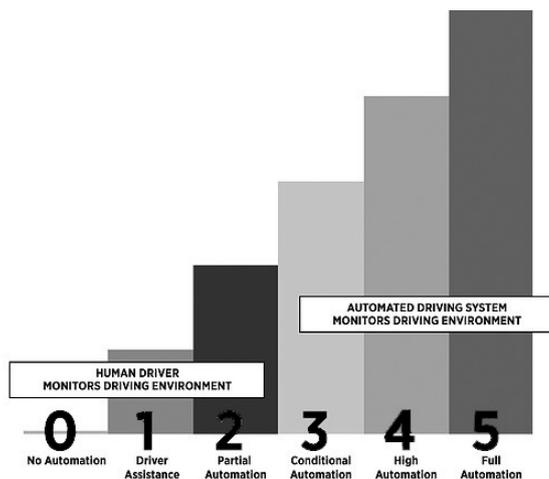
Fahrzeugs ist von seiner Automatisierungsstufe abhängig.

Eine Einstufung des Automatisierungsgrads nimmt die technische Norm J3016 der SAE International³⁾ vor. Diese hat sich weltweit als unverbindliche Leitlinie durchgesetzt und unterteilt die Automatisierung der Fahrzeuge nach Betriebsarten in sechs Stufen. Von Level 0 (No Automation) bis Level 2 (Partial Automation) wird die Umgebung noch zur Gänze oder hauptsächlich vom Fahrer überwacht. Ab Level 3 (Conditional Automation) nimmt der Fahrer in bestimmten Fällen nur mehr eine „Beobachterrolle“ ein, muss aber immer in der Lage sein, das Fahrzeug zu übernehmen. Level 4 (High Automation) nennt ebenfalls Betriebsmodi, in denen der Fahrer eingreifen sollte. Reagiert dieser allerdings nicht, steuert sich das Fahrzeug weiterhin autonom. In Level 5 führt das Fahrzeug schlussendlich alle Fahraufgaben, welche normalerweise von einem menschlichen Fahrer be-

Mag. *Monika Romaniewicz-Wenk* ist Juristin in Wien, Mag. *Christoph Jirak* ist Rechtsanwaltsanwarter der Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Wien.

- 1) *Fraunhofer-Institut IAO*, Hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – Industriepolitische Schlussfolgerungen (2015) www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/H/hochautomatisiertes-fahren-auf-autobahnen.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 20. 3. 2018); *BMVIT*, Aktionsplan Automatisiertes Fahren (2016) mwN; *ERTRAC*, Automated Driving Roadmap⁷ (2017) www.ertrac.org/uploads/documentsearch/id38/ERTRAC_Automated-Driving-2015.pdf (abgerufen am 20. 3. 2018) uvm.
- 2) Weitere rechtliche Fragen, insb zu Datenschutz und Haftungsrecht, werden hier nicht behandelt.
- 3) Früher Society of Automotive Engineers.

wältigt werden können, über ein automatisiertes Fahrsystem durch; ein Fahrer kann, muss aber nicht eingreifen.⁴⁾ In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Automatisierungslevels veranschaulicht:



Quelle: SAE International⁵⁾

Seit April 2018 kann man in Kalifornien selbst-fahrende Autos ohne Lenkrad und Pedale bestaunen.⁶⁾ Dabei stellt sich die Frage, ob diese Fahrzeuge unter Level 5 der SAE International subsumiert werden können. UE trifft dies nicht zu, weil der Fahrer bei Level 5 noch immer die theoretische Möglichkeit haben muss, das Fahrsystem zu managen. Für Fahrzeuge ohne Pedale und Lenkrad müsste uE das Schema der SAE International um ein Level 6 ergänzt werden.

Inwieweit ein Fahrzeug „autonom“, also selbst-fahrend ist, hängt somit vom Grad seiner Automatisierung ab. Eine vollständige Autonomie wird man den Fahrzeugen wohl erst mit Level 5 – wenn nicht sogar Level 6 – zusprechen können, denn erst dann ist ein Fahrer nicht mehr notwendig. Der Interpretation von *Amlacher/Andréewitch*,⁷⁾ dass unter „automatisiertem Fahren“ das Level 3⁸⁾ zu verstehen ist, können wir uns somit nicht anschließen. Vielmehr verstehen wir unter automatisiertem Fahren einen Überbegriff, welcher erst anhand der verschiedenen Stufen konkretisiert werden muss.

2. Rechtliche Grundlagen für selbstfahrende Autos

Das österr Verkehrsrecht wird erheblich von europäischem Recht und völkerrechtlichen Vereinbarungen beeinflusst. So sieht zB das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr 1968 (WÜ)⁹⁾ vor, dass jedes Fahrzeug, wenn es in Bewegung ist, einen Lenker haben muss.¹⁰⁾ Der Lenker (Fahrer) muss jederzeit in der Lage sein, sein Fahrzeug zu beherrschen.¹¹⁾ Aufgrund dieser Bestimmungen war es zunächst nicht möglich, rechtliche Voraussetzungen für die Entwicklung autonomer Fahrsysteme zu schaffen. Daher hat Österreich mit anderen europäischen Staaten eine Ergänzung in Art 8 WÜ initiiert, die am 23. 3. 2016 in Kraft trat.¹²⁾ Die neue Ziffer „5bis“ sieht vor, dass automatisierte Fahrzeugsysteme

mit Art 8 Z 5 und Art 13 Z 1 WÜ dann vereinbar sind, wenn

- diese den internationalen Vorschriften bezüglich Bauweise, Montage und Benutzung entsprechen oder
- diese von einem Lenker übersteuert oder deaktiviert werden können.¹³⁾

Im Sinne dieser Änderungen entwarf das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in Zusammenarbeit mit Experten aus Wirtschaft und Forschung den Aktionsplan „Automatisiertes Fahren“. Dieser sieht Maßnahmen vor, die die zukünftige Implementierung und Nutzung automatisierter Fahrzeuge und Mobilitätsangebote in Österreich vorantreiben sollen.¹⁴⁾ Als einer der ersten Schritte wurden das Kraftfahrzeuggesetz (KFG)¹⁵⁾ novelliert und die Abs 3 a und 3 b in § 102 KFG eingefügt. Bis dahin war es die Pflicht des Lenkers, den Lenkerplatz bestimmungsgemäß einzunehmen und die Lenkvorrichtung mit mindestens einer Hand festzuhalten.¹⁶⁾ Aufgrund der Änderungen im KFG kann nun von diesen Pflichten abgewichen werden. Der Lenker bleibt aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen.¹⁷⁾ Die in Österreich geschaffene Rechtslage erlaubt bis dato somit nur Fahrzeuge mit Betriebsarten bis zu Level 3 der technischen Norm J3016 der SAE International.

Unter welchen Umständen bestimmte Fahraufgaben an Assistenzsysteme oder automatisierte/vernetzte Fahrsysteme übertragen werden können, ist durch Verordnung festzulegen. Auf Basis dieser Verordnungsermächtigung hat der BMVIT die Automatisiertes Fahren Verordnung (AutomatFahrV)¹⁸⁾ erlassen.

Darüber hinaus wurde ein Code of Practice (CoP) als Teil eines Maßnahmenbündels aus dem Aktionsplan des BMVIT veröffentlicht. Dieser ent-

4) SAE International, J3016.
 5) <http://articles.sae.org/15021/> (abgerufen am 20. 3. 2018).
 6) <https://www.trend.at/wirtschaft/kalifornien-laesst-komplett-selbstfahrende-autos-ohne-lenkrad-zu-9204856> (abgerufen am 13. 3. 2018).
 7) *Amlacher/Andréewitch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Verkehrsrecht (Teil I), jusIT 2017, 167 (168).
 8) Der Fahrer muss in der Lage sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen.
 9) Gem Art 3 WÜ besteht die Verpflichtung der Vertragsparteien, das Übereinkommen in nationales Recht umzusetzen; das WÜ ist in Österreich am 11. 8. 1982 in Kraft getreten. Siehe dazu BGBl 1982/289 idF BGBl 1991/517.
 10) Art 8 Z 1 WÜ.
 11) Art 8 Z 5 und 13 Z 1 WÜ.
 12) <https://treaties.un.org/doc/publication/cn/2015/cn.529.2015.reissued.06102015-eng.pdf> (abgerufen am 6. 3. 2018).
 13) www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf (abgerufen am 6. 3. 2018).
 14) *BMVIT*, Aktionsplan Automatisiertes Fahren (2016).
 15) BGBl 1967/267.
 16) § 102 Abs 2 Satz 1 und Abs 3 Satz 3 KFG.
 17) ErläutRV 1192 BlgNR 25. GP 1; 33. KFG-Novelle, BGBl I 2016/67; zu den verfassungsrechtlichen Bedenken der Novelle s Stellungnahme des Verfassungsdienstes im Bundeskanzleramt 2/SN-208/ME sowie *Amlacher/Andréewitch*, jusIT 2017, 167 (169) und *Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer*, Automatisiertes Fahren – Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016, 383 (388).
 18) BGBl II 2016/402.

hält Richtlinien, die zur Sicherheit während des Testens beitragen sollen. Der CoP ist unverbindlich (soft law) und uE als antizipiertes Sachverständigengutachten zu qualifizieren. Die Befolgung der Richtlinien des CoP befreit auch nicht von etwaigen Haftungen.¹⁹⁾

C. Testbetrieb in Österreich

1. Voraussetzungen

Die AutomatFahrV ist auf Fahrzeuge anzuwenden, die den in der Verordnung geregelten Anwendungsfällen entsprechen und mit Assistenz- oder automatisierten Fahrsystemen ausgestattet sind. Die Anwendungsfälle der AutomatFahrV beschränken sich derzeit in Österreich auf autonome Kleinbusse, Autobahnpiloten mit automatischem Spurwechsel oder selbstfahrende Heeresfahrzeuge; nur diese dürfen getestet werden.²⁰⁾ Die Systeme müssen entweder genehmigt und in Serie sein oder für Testzwecke eingesetzt werden.²¹⁾ Überdies müssen sie derart ausgeführt sein, dass bei ihrer Verwendung die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO),²²⁾ der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV)²³⁾ und des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)²⁴⁾ eingehalten werden. Diese Gesetze selbst sehen aber keine zusätzlichen Regelungen für automatisiertes Fahren vor.

Entspricht ein entwickeltes System keinem dieser Anwendungsfälle, können weitere potentielle Test-

szenarien bei der AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH (AustriaTech) vorgeschlagen werden.²⁵⁾ Wenn diese aus rechtlicher und technischer Sicht zulässig sind, können vom BMVIT entsprechende Verordnungen erlassen werden.²⁶⁾ Naturgemäß besteht diesbezüglich aber nur ein Anregungs- und kein Antragsrecht. Abgesehen von der AutomatFahrV wurde bis dato keine weitere Verordnung erlassen.

Automatisiertes Fahren auf Straßen mit öffentlichem Verkehr²⁷⁾ befindet sich in Österreich derzeit noch in der Testphase. Vor Beginn der Testfahrten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr muss ein standardisierter Antrag bei der Kontaktstelle der AustriaTech eingebracht werden.²⁸⁾ Die Informationen werden von der Kontaktstelle an das BMVIT weitergeleitet. Mit dem Antrag sind Angaben zu Anwendungsfall, Kennzeichen, Testzeitraum, Lenker, testender Einrichtung, Kontaktperson, bestehender Haftpflichtversicherung, geplanter Teststrecke und notwendiger Infrastruktur zu machen.²⁹⁾ Zusätzlich muss der Antragsteller eine Summe der bisher insgesamt real, virtuell und experimentell gefahrenen Testkilometer mit dem System nachweisen. Diese ist für jeden Anwendungsfall in der AutomatFahrV vorgegeben.³⁰⁾ Dabei kommen je nach Einzelfall Fahrten auf einem Testgelände, auf öffentlichen Straßen in fremden Ländern und/oder mit Simulationsmodellen in Frage. Ausschließliche Testkilometer aus Simulationen sind nicht hinreichend.³¹⁾

Der BMVIT stellt bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Bescheinigung für einen beschränkten Testzeitraum aus. Diese dient dem Nachweis zur befugten Ausführung der Testszenarios und ist bei jeder Testfahrt mitzuführen.³²⁾ Der Gesetzgeber hat hier offenbar absichtlich den Begriff „Bescheid“ vermieden. Dennoch tendiert der VwGH gerade im Verkehrsrecht dazu, solche „Bescheinigungen“ als Urkunden mit Bescheidcharakter zu qualifizieren.³³⁾

19) *BMVIT*, Code of Practice² (2017), Download unter www.austriatech.at/aktivitaeten/kontaktstelle-automatisiertes-fahren (abgerufen am 22. 3. 2018).

20) § 1 Abs 1 iVm §§ 7 bis 9 AutomatFahrV.

21) § 1 AutomatFahrV.

22) BGBl 1960/159.

23) BGBl II 2012/216.

24) BGBl I 1997/115.

25) Die Fristen dafür sind der Homepage zu entnehmen: www.austriatech.at/aktivitaeten/kontaktstelle-automatisiertes-fahren (abgerufen am 21. 3. 2018).

26) Siehe FN 19: Seite 7.

27) Darunter sind Straßen iSd § 1 StVO zu verstehen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können; s auch § 1 Abs 1 KFG.

28) E contrario ist für ein Testen auf Straßen mit privatem Verkehr keine Bescheinigung erforderlich.

29) § 1 Abs 3 AutomatFahrV.

30) Siehe § 7 Abs 3, § 8 Abs 3 und § 9 Abs 3 AutomatFahrV.

31) Kurzinformation zur VO Automatisiertes Fahren downloadbar unter: www.austriatech.at/aktivitaeten/kontaktstelle-automatisiertes-fahren (abgerufen am 22. 3. 2018).

32) § 1 Abs 4 AutomatFahrV.

33) VwGH 17. 12. 2002, 2001/11/0051.

Bei negativer Erledigung ist der BMVIT explizit verpflichtet, einen Bescheid zu erlassen.³⁴⁾

Für die rechtmäßige Durchführung der Testfahrten sind – unabhängig von der Ausstellung der Bescheinigung – noch weitere Punkte zu beachten. Es muss eine schriftliche Zustimmung des Testlenkers zur Datenaufzeichnung und Speicherung vorliegen. Insb für Videoaufzeichnungen wird auch vorab eine Genehmigung der Datenschutzbehörde eingeholt werden müssen.³⁵⁾ Darüber hinaus muss ein Unfalldatenspeicher, der bei der Rekonstruktion von Unfällen und kritischen Situationen behilflich sein kann, vorhanden sein;³⁶⁾ schlussendlich auch eine Notfallvorrichtung, mit welcher der Lenker das System in kritischen Situationen deaktivieren kann.³⁷⁾

Bei geplanten Tests auf Autobahnen oder Schnellstraßen ist der Straßenerhalter, also insb die ASFINAG, in die Planung miteinzubeziehen und – ebenso wie der Landeshauptmann – vorab zu informieren.³⁸⁾ Bei allen sonstigen Straßen ist der Landeshauptmann ebenfalls zu benachrichtigen. Dieser kann innerhalb von drei Monaten Bedenken äußern, die bei der Erteilung der Bescheinigung berücksichtigt werden müssen.³⁹⁾ Sollte es während der Testfahrten zu kritischen Situationen oder Unfällen kommen, ist der BMVIT unverzüglich darüber zu informieren.⁴⁰⁾

Nach Beendigung der Testphase ist dem BMVIT ein Bericht über die gewonnenen Erkenntnisse zu übermitteln. Dieser soll, ohne Betriebsgeheimnisse offen zu legen, Aussagen zur Verkehrssicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz enthalten.⁴¹⁾

Bei Nichteinhaltung der Bestimmungen des KFG und der AutomatFahrV droht eine Geldstrafe bis zu € 5.000,-, im Fall der Uneinbringlichkeit eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen.⁴²⁾

2. Spezielle Anforderungen an Zulassung und Kennzeichen

Für den Testbetrieb müssen meist technische Änderungen an (Serien-)Fahrzeugen vorgenommen werden. Diese können dazu führen, dass das Fahrzeug von seiner Genehmigung⁴³⁾ abweicht und somit nicht mehr zugelassen ist.⁴⁴⁾ Damit diese Fahrzeuge dennoch auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden können, sieht § 4 AutomatFahrV die Möglichkeit der Probefahrtkennzeichen vor. Dies bedeutet jedoch nicht, dass jede Organisation, die auf Österreichs Straßen testen möchte, einen Anspruch auf Ausstellung dieser Kennzeichen hat. Vielmehr müssen die Voraussetzungen des § 45 KFG erfüllt sein. Dabei muss der Antragsteller zB solche Fahrzeuge gewerbsmäßig befördern oder mit diesen Handel betreiben. Auch Servicestations- oder Reinigungsunternehmen, die Fahrzeuge abholen und wieder zurückstellen, können Probefahrtkennzeichen erhalten.⁴⁵⁾ Für testende Einrichtungen empfiehlt es sich somit, sich bereits vorab Gedanken zu machen, ob man als Antragsteller für ein Probefahrtkennzeichen in Frage kommt.

Überdies können Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen und ausländischer Zulassung⁴⁶⁾ in Österreich getestet werden, wenn diese die Verkehrs-

icherheit nicht gefährden und einzelne Vorschriften hinsichtlich Bauart und Ausrüstung einhalten.⁴⁷⁾ In diesem Zusammenhang ist jedoch die in § 82 Abs 8 KFG geregelte Standortvermutung zu beachten. Diese besagt, dass Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die von Personen mit Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland nach Österreich eingebracht oder hier verwendet werden, bis zum Gegenbeweis als Fahrzeuge mit dauerndem Standort im Inland anzusehen sind. Die Verwendung solcher Fahrzeuge ohne inländische Zulassung ist nur während eines Monats ab der erstmaligen Einbringung in das Bundesgebiet zulässig.

D. Ausblick

Die Akzeptanz der Konsumenten für autonome Fahrzeuge ist durch Aufklärungsarbeit in jüngster Zeit enorm angestiegen⁴⁸⁾ und die Mehrheit geht davon aus, dass sich diese neue Form der Mobilität durchsetzen wird.⁴⁹⁾ Bei der Bereitschaft und Offenheit für die Technologie befindet sich Österreich weltweit im Mittelfeld.⁵⁰⁾ Dabei gibt es unterschiedliche Prognosen, ab wann wir uns tatsächlich in autonomen Fahrzeugen fortbewegen werden.⁵¹⁾

Autonomes Fahren wird – ebenso wie andere fortschrittliche Technologien – in Zukunft zunehmend ethische Fragen aufwerfen.⁵²⁾ Dies schon deshalb, weil die verfassungsgesetzlich gewährleisteten

34) So auch *Grabenwarter/Fister*, *Verwaltungsverfahrenrecht und Verwaltungsgerichtsbarkeit*⁹ (2016) 122.

35) § 6 AutomatFahrV.

36) § 5 AutomatFahrV.

37) Siehe zweiter Abschnitt AutomatFahrV.

38) § 1 Abs 7 AutomatFahrV.

39) § 1 Abs 8 AutomatFahrV.

40) § 1 Abs 6 AutomatFahrV.

41) § 1 Abs 6 AutomatFahrV; s dazu auch FN 31.

42) Art 134 Abs 1 KFG.

43) Dabei kann es sich bspw um einen Typenschein bei Fahrzeugen mit nationaler Typengenehmigung, eine EU-Betriebslaubnis oder eine Einzelgenehmigung handeln. Siehe dazu § 37 Abs 2 KFG.

44) § 36 lit a KFG.

45) Für weitere Anwendungsfälle s § 45 Abs 3 KFG.

46) ZB aus einem Mitgliedstaat des WÜ.

47) Siehe dazu § 82 Abs 1 und 5 KFG.

48) *Deloitte*, *A reality check on advanced vehicle technologies 2017* https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4400_a-reality-check-on-advanced-vehicle-technologies/4400_reality-check-advanced-vehicle-technologies.pdf (abgerufen am 20. 3. 2018).

49) *Ernst and Young*, *Autonomes Fahren in Deutschland 2017*, [www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-autonomes-fahren-in-deutschland/\\$FILE/ey-autonomes-fahren-in-deutschland.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-autonomes-fahren-in-deutschland/$FILE/ey-autonomes-fahren-in-deutschland.pdf) (abgerufen am 20. 3. 2018).

50) *KPMG*, *Autonomous Vehicles Readiness Index 2018*, <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/nl/pdf/2018/sector/automotive/autonomous-vehicles-readiness-index.pdf> (abgerufen am 20. 3. 2018).

51) Bspw geht eine Studie der Deutschen Bank aus 2017 von frühestens 2040 aus: https://www.dbresearch.de/PROD/RPS_DE-PROD/PROD000000000445411/Das_%E2%80%99Edigitale_Auto% E2%80%9C%3A_Mehr_Umsatz%2C_mehr_Konkurrenz%2C.pdf (abgerufen am 20. 3. 2018).

52) Welches ethische Dilemma sich zB im Einzelfall ergeben kann, zeigt dieser Selbstversuch im Internet: <http://moralmachine.mit.edu/hl/de> (abgerufen am 3. 4. 2018).

Rechte auf Leben und körperliche Integrität sowie auf Schutz des Eigentums nur solche Techniken mit Gefährdungspotential erlauben, die ethisch vertretbar sind.⁵³⁾ Zu dieser Thematik hat die deutsche Ethik-Kommission im Jahr 2017 den ersten Bericht weltweit vorgestellt.⁵⁴⁾ Autonome Fahrsysteme sind laut diesem ua dann ethisch zulässig, wenn sie zur Unfallreduktion führen und menschliches Leben in Gefahrensituationen höchste Priorität hat. Je mehr Entscheidungen (ua auch über Leben und Tod) einem automatisierten System überlassen werden, desto dringlicher wird eine ethische Kontrolle solcher automatisierter Entscheidungen.

Auch wenn es also noch etwas dauern sollte, bis wir ausschließlich selbstfahrende Autos auf unseren Straßen finden, so ist dieses Ziel zumindest aus technischer Sicht greifbar. Auf der rechtlichen Seite ist noch viel zu tun, damit die positiven Effekte der technischen Entwicklung genutzt werden können. Zunächst müsste insb das WÜ geändert werden, weil dieses trotz der Novellierung noch immer einen Lenker voraussetzt. Zudem sind die Regelungen für die Zulassung von selbstfahrenden Fahrzeugen auf internationaler Ebene anzupassen.⁵⁵⁾ Der europäische Ge-

setzgeber wird gefragt sein, einheitliche Regelungen zu schaffen. Auf dieser Grundlage könnte erst das nationale Zulassungs- und Verhaltensrecht adaptiert werden. Insb müssten das KFG, die Kraftfahrgegesetz-Durchführungsverordnung,⁵⁶⁾ die StVO und das Führerscheingesetz⁵⁷⁾ angepasst werden;⁵⁸⁾ denn auch unser Verkehrsrecht setzt – dem derzeitigen Völkerrecht entsprechend – einen Lenker voraus. Dieses Bild ist aber mit autonomem Fahren definitionsgemäß nicht vereinbar.

53) Siehe *Hilgendorf*, Automatisiertes Fahren und das Recht, ZVR 2015, 469 (470).

54) <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/berichter-ethik-kommission.html?nn=12830> (abgerufen am 3. 4. 2018).

55) Siehe insb die Regelungen der Economic Commission for Europe („ECE-Regelungen“), die zum Großteil von Österreich anerkannt wurden, <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/technik/typen-genehmigung/recht/index.html> (abgerufen am 3. 4. 2018).

56) BGBl 1967/399.

57) BGBl I 1997/120.

58) Das Treibstoffsparen durch Hintereinanderfahren mit sehr geringem Abstand („Platooning“) wäre zB nur durch eine Anpassung des Sicherheitsabstands in § 18 StVO möglich.

SCHLUSSTRICH

Der österr Gesetzgeber hat – zaghafte – erste rechtliche Schritte zur Implementierung von autonomen Fahrzeugen und zur Möglichkeit eines Testbetriebs im österr Verkehrsrecht geschaffen. Für autonome Fahrsysteme

sind jedoch weitere, teils grundlegende gesetzliche Anpassungen notwendig. Diese gilt es in naher Zukunft vorzunehmen, will man im internationalen Vergleich nicht auf der Strecke bleiben.