



An das
 Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie-IV/ST1
 (Kraftfahrwesen)
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

per E-mail an:
 st1@bmvit.gv.at
 in Kopie an:
 begutachtungsverfahren@parlament.gv.at;
 wilhelm.kast@bmvit.gv.at;
 astrid.pansi@bmvit.gv.at

ds/stm
 Ihr Ansprechpartner: Dr. Stefan Mann
 Telefon: 01/89121-251 DW
 Telefax: 281 DW
 E-mail: stefan.mann@arboe.at

Wien, 17.05.2016

Betrifft: 33. KFG-Novelle (GZ. BMVIT-170.031/0001-IV/ST1/2016)

Sehr geehrter Herr Dr. Wilhelm Kast, sehr geehrte Frau Mag^a. Astrid Pansi,
 sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz
 1967 geändert werden soll (33. KFG-Novelle), Stellung nehmen zu können.

Automatisiertes und autonomes Fahren gehören zu den relevanten verkehrspolitischen – aber auch gesellschaftspolitischen – Zukunftsthemen. Im vorliegenden Entwurf geht es aber lediglich um die Zulassung eines Testens von automatisiertem Fahren. Einerseits um Erfahrungswerte für spätere grundsätzliche, aber auch generelle Entscheidungen zu haben und um andererseits heimischen Unternehmen bessere Rahmenbedingungen bieten zu können.

Aus diesem Grund und wegen der raschen Entwicklung der Forschung in diesem Bereich ist im vorliegenden Fall die Verlagerung der konkreten Entscheidung auf den jeweiligen Minister als Verordnungsgeber akzeptabel. Grundsätzlich erinnern wir aber an unsere Position, nicht zu viele weitreichende Entscheidungen weg vom Gesetzgeber auf die Verordnungsebene auszulagern. Eine solche Tendenz orten wir leider bereits seit der Jahrtausendwende in allen Ministerien.

Entsprechend der geltenden Rechtslage bleibt der Lenker aber stets verantwortlich, seine Fahraufgaben wieder zu übernehmen, daher können wir uns der in einer Veranstaltung geäußerten Meinung des Ministeriums anschließen, dass eine gesonderte Kennzeichnung der Testwagen nicht sinnvoll bzw. eventuell für die Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer sogar kontraproduktiv sein könnte, an. Gemäß § 58 Straßenverkehrsordnung darf nur jemand ein Fahrzeug lenken, der sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag.

Um auch den Zweck der Gewinnung von Erfahrungswerten für zukünftige weitreichende Entscheidungen des Gesetzgebers bzw. der Behörden realisieren zu können, regen wir an, dass die testenden Unternehmen dazu verpflichtet werden sollen – insbesondere bei Fehlfunktionen – die Ergebnisse gegenüber den Behörden offenzulegen.

Bei einer solchen Offenlegung, wie auch bei einer Evaluierung der unterschiedlichen gesammelten Erfahrungen durch die Behörde als Entscheidungsgrundlage, ist aber darauf zu achten, dass Betriebsgeheimnisse nicht gefährdet werden.

Der vorliegende Entwurf gibt uns aber auch generell Gelegenheit zu diesem wichtigen Zukunftsthema - sowohl gegenüber dem Ministerium als auch gegenüber der interessierten Öffentlichkeit - Stellung nehmen zu können. Der ARBÖ als Interessensvertretung mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Auto-, Motor- und RadfahrerInnen, beschäftigt sich intensiv mit den Fragen des automatisierten und autonomen Fahrens.

Als Autofahrerclub steht für den ARBÖ der Mensch im Mittelpunkt neuer Technologien. Die Technik muss sich den Bedürfnissen der Menschen anpassen und ein „gläserner Mensch“ darf nicht Gefangener neuer Zwänge werden. Dabei geht es nicht nur um Verkehrssicherheit und Spaß am Fahren sondern auch um Haftungsfragen, Datenschutz, Arbeitsplätze und Bewegungsfreiheit bis hin zu weitreichenden ethischen Fragen. Wir können auf diese Fragen heute keine abschließenden Antworten geben. Aber wir können Positionen im Interesse unserer Mitglieder zum aktuellen Stand der Diskussion aufzeigen.

Je weniger der – dann ungeübtere – Fahrer in solche Systeme eingreifen kann, umso weniger ist einzusehen, dass die volle Haftung noch bei Fahrer und Zulassungsbesitzer bleibt. Das haben auch Teile der Industrie eingesehen, sie sind aber zu einer Haftungsübernahme nur bei verpflichtetem Einbau einer Blackbox bereit. Dies verschärft aber die Fragen des Datenschutzes, auf die wir unten noch näher eingehen. Klar ist, dass es hier zu einer neuen Aufteilung der Verantwortlichkeit kommen muss. Der Hersteller muss mehr an Verantwortung übernehmen, der Fahrer und der Zulassungsbesitzer als Nutznießer der Technologien werden Dritten gegenüber nach wie vor im Sinne des EKHG – zumindest subsidiär – haften. Und der Fahrer wird für Eingriffe in das System weiterhin verantwortlich bleiben.

Unbestritten ist, dass wir in einer alternden Gesellschaft leben, bei der aber Mobilität und Flexibilität wesentliche Faktoren für die Teilnahme am Gesellschaftsleben darstellen. Die immer wieder aufflackernde Diskussion über die Verkehrssicherheit älterer Autofahrer wird von vielen Betroffenen zu Recht als Einschränkung ihrer Möglichkeiten wahrgenommen. Die neuen Technologien könnten hier sehr hilfreich sein, Mobilität, auch bei gesundheitlichen Einschränkungen und bis ins hohe Alter, zu ermöglichen.

Demgegenüber empfinden manche Jüngere mit dem Voranschreiten des automatisierten und autonomen Fahrens auch einen Verlust des Fahrspäßes. Wie wird dann das Tuning aussehen? Werden getunte automatisierte Fahrzeuge gegenüber anderen Autos vorgeben sie seien Einsatzfahrzeuge? Werden Hacker den Fahrer erpressen, wenn er nicht sofort Geld überweist, und drohen das Auto gegen ein Hindernis fahren zu lassen? All dies führt uns zu den äußerst wichtigen Fragen des Datenschutzes und der Teilhabe.

Aus Sicht des ARBÖ muss der Autofahrer Herr seiner Daten bleiben. Die Realität zeigt aber schon heute, dass moderne Autos viel mehr aufzeichnen, als dem Einzelnen bewusst ist. Das Verhältnis zwischen Sicherheit und Datenschutz muss insbesondere in den Bereichen: Hersteller/Händler – Autofahrer/Kunde, Hersteller – Händler und Autofahrer/Kunde – Behörde klar und ausgewogen geregelt sein.

Umfragen bestätigen, dass es bei den Autofahrern ein tiefes Misstrauen gegen die Verwendung ihrer Daten in den oben beschriebenen Formen gibt. Gleichzeitig ist aber auch das Wissen über die bereits vorhandenen Aufzeichnungen im Auto von Navi bis Bordcomputer und außerhalb des Autos von Videoüberwachung bis Kennzeichenerkennung erschreckend gering. Der ARBÖ als Interessensvertretung kann – wie auch andere NGO's - seine Mitglieder informieren, entscheidend sind aber die Vorgaben des Gesetzgebers.

Ein wesentlicher Faktor für die Einführung solcher Systeme ist die Teilhabe der Menschen. Bis jetzt handelt es sich erst um „ein Spielzeug für Reiche“ – wenn man aber auf die steigende Anzahl von Assistenzsystemen in „Billigautos“ schaut, muss jedem klar sein, dass automatisierte und autonome Fahrzeuge schon in wenigen Jahren in allen Preisklassen vertreten sein können, wenn wir das zulassen. Aus Sicht des ARBÖ hat es keinen Sinn sich gegen den technischen Vorschritt zu stellen, besser ist es aber, die Entwicklung in die richtigen Bahnen zu lenken. Dabei wird es auch wichtig sein, dass die Teilhabe der Menschen nicht durch neue Hürden – Stichwort „digitale Spaltung“ – behindert wird. Unsere Forderung daher: der Zugang muss so niederschwellig wie möglich sein.

Klar ist für uns aber auch, dass es aus heutiger Sicht kein rein automatisiertes Verkehrssystem geben kann. Oldtimer, Radfahrer und zumindest Fußgänger und Haustiere werden noch sehr lange zu einem Mischsystem führen. Daher sind wir dafür, dass auch die Leitsysteme im Straßenverkehr verbessert und für die neuen Anforderungen angepasst werden, unterstützen aber jenen Teil der Industrie, die vorwiegend auf autonomes Fahren, das also von Leitsystemen unabhängig ist, setzen.

Zu lösen sind aber auch ethische Fragen. Zu nennen ist hier vor allem das bekannte Trolley-Problem von Welzel (1951) und Foot (1967). Umgelegt auf diese Technologie würde es etwa lauten, eine Gruppe von Fußgängern läuft knapp vor ein autonomes Fahrzeug, sodass ein Anhalten nicht mehr möglich ist. Das autonome Auto kann also nur die Fußgänger niederfahren oder das Fahrzeug gegen eine Mauer fahren. Die ethischen Fragen sind: Wer entscheidet, was höherwertiger ist, das Leben der Insassen oder das der Fußgänger? Ein Programmierer? Ein eingebauter Zufallsalgorithmus? Der Autokonzern? Der Autobesitzer? Oder der Staat? Wer würde ein Auto kaufen, das im Zweifelsfall die Insassen gefährdet? Wie würden andere Verkehrsteilnehmer auf Fahrzeuge reagieren, die im Zweifelsfall alles tun, um die Insassen zu retten?

Viele Fragen sind offen – nicht alle können heute beantwortet werden – aber wir müssen schon jetzt, am Beginn dieser Entwicklung daran denken und die Positionen sowie die gesetzlichen Vorgaben an neue Entwicklungen anpassen.

Wir ersuchen im Namen des ARBÖ um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



KR Mag. Gerald Kunig
Generalsekretär



Dr. Stefan Mann
Leiter Rechtsabteilung