

Digitalisierung des Straßenverkehrsrechts im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren

Konrad Lachmayer/ Susanne Gstöttner
Sigmund Freud PrivatUniversität

konrad.lachmayer@jus.sfu.ac.at
susanne.gstoettner@jus.sfu.ac.at

ZVR Verkehrsrechtstag 2021
22.9.2021, Wien



Digitalisierung des Straßenverkehrsrechts im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren

- Aktuelle Entwicklungen - DE
 - Forschungsprojekt Lex2vehicle
 - Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln – Beispiel
- Allgemeine Prinzipien
- Lösungsansatz für automatisierte Fahrzeuge

Aktuelle Entwicklungen - DE



Neues Gesetz in Kraft seit Juli 2021

- Novellierung des StVG und PflVG
- Rechtsrahmen für die Teilnahme hoch- oder vollautomatisierter Fahrzeugen (bis SAE-Level 4) im Regelbetrieb auf öffentlichen Straßen
- Begrenzung auf individuell genehmigtes, festgelegtes Betriebsgebiet (örtlich/räumlich)

Aktuelle Entwicklungen - DE



Inhalt der Novellierungen

- Technische Anforderungen
- Pflichten der Beteiligten (Halter*in, Technische Aufsicht, Hersteller)
- Datenverarbeitung
- Haftpflichtversicherung auch für Technische Aufsicht

Aktuelle Entwicklungen - DE



Technische Anforderungen ua

- Selbständiges Bewältigen der Fahraufgaben (ohne Fahrzeugführung oder konstante Technische Aufsicht)
- **Fähigkeit selbstständig Verkehrsvorschriften zu entsprechen**
- System der Unfallvermeidung (bei Rechtsgüterabwägung: Priorisierung des Schutzes des menschlichen Lebens)
- Risikominimaler Zustand, Erkennen von Grenzen des Systems und des festgelegten Betriebsbereichs etc

Aktuelle Entwicklungen - DE



Technische Anforderungen

§ 1e Abs 2 Z 1 StVG: „Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion müssen über eine technische Ausrüstung verfügen, die in der Lage ist, [...] selbstständig den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen [...]“

Frage: Wie kommen diese Verkehrsvorschriften zum Fahrzeug?

Forschungsprojekt lex2vehicle

- <https://lex2vehicle.com/>  **FFG**
Forschung wirkt.

- Konsortium




automotive
engineering



SIGMUND FREUD
PRIVATUNIVERSITÄT
WIEN



Forschungsprojekt lex2vehicle

- Straßenverkehrsrecht und automatisierte Fahrsysteme im DACH Raum
- Ziel: Verkehrsrecht zum Endnutzer bringen 
- inhaltliche, rechtliche, technische und organisatorischen
Rahmenbedingungen

Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln – Allgemeine Prinzipien

§ 3 StVO

Die Teilnahme am
Straßenverkehr erfordert
**ständige Vorsicht und
gegenseitige
Rücksichtnahme** [...]



§ 1 StVO

(1) Die Teilnahme am
Straßenverkehr erfordert **ständige
Vorsicht und gegenseitige
Rücksicht**.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat
sich so zu verhalten, dass kein
Anderer geschädigt, gefährdet oder
mehr, als nach den Umständen
unvermeidbar, behindert oder
belästigt wird



Art 26 SVG

Jedermann muss sich im
Verkehr so verhalten, dass
er andere in der
ordnungsgemässen
Benützung der Strasse
weder behindert noch
gefährdet.



- **Ständige Vorsicht und Gegenseitige Rücksichtnahme;**
- **Nicht- Gefährdung Anderer**

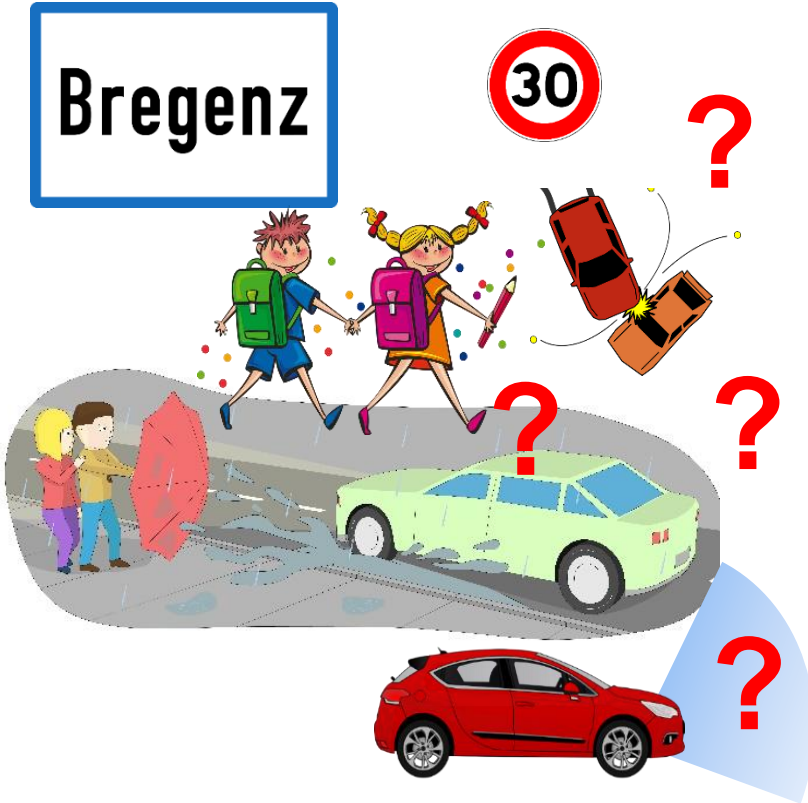
Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln – Geschwindigkeit

- Allgemeines Prinzip: Rücksichtnahme, Nicht-Gefährdung
- § 20 StVO Fahrgeschwindigkeit
 - Ortsgebiet → max. 50 km/h
 - Ausnahme: geringe Höchstgeschwindigkeit durch Behörde (Abschnitt oder Zone)
 - Anpassung an Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen



Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln – Geschwindigkeit

- Allgemeines Prinzip: Rücksichtnahme, Nicht-Gefährdung
- § 20 StVO Fahrgeschwindigkeit
 - Anpassung an Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung
 - Vermeidung der Beschmutzung anderer Verkehrsteilnehmer*innen
 - Verbot der Behinderung durch zu niedrige Geschwindigkeit



Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln – Geschwindigkeit

Bregenz

30

?

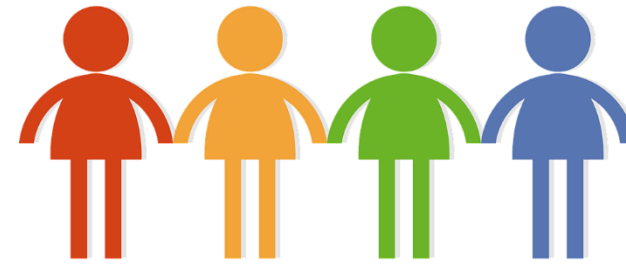


- Allgemeines Prinzip: Rücksichtnahme, Nicht-Gefährdung
 - § 20 StVO Fahrgeschwindigkeit
- Erlaubte Geschwindigkeit in konkreter Situation? 10, 30, 50 km/h?

Automatisierte Fahrzeuge und Verkehrsregeln

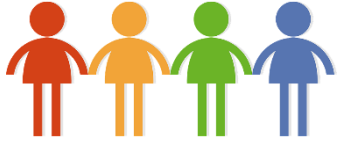
Problemfelder: Allgemeine Prinzipien, Unbestimmte Rechtsbegriffe, Regelbruch, etc

- Fiktion menschlichen Verhaltens nicht zielführend
- Keine menschliche Autonomie
- Grundrechtliche Grenzen einer fingierten Entscheidungsfreiheit
- Human in the loop verschiebt Verantwortlichkeit (Zwischenlösung)



→ programmierte oder selbstlernende Maschinen können nicht unter gleichen Bedingungen am Straßenverkehr teilnehmen

Alternativer Lösungsansatz für automatisierte Fahrzeuge



Eigenständiges, gesetzlich verankertes
Regelwerk in maschinell umsetzbarer Weise



Alternativer Lösungsansatz für automatisierte Fahrzeuge



Allgemeine Prinzipien (Nicht-Gefährdung; Nicht-Behinderung; Anpassung an Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse...)



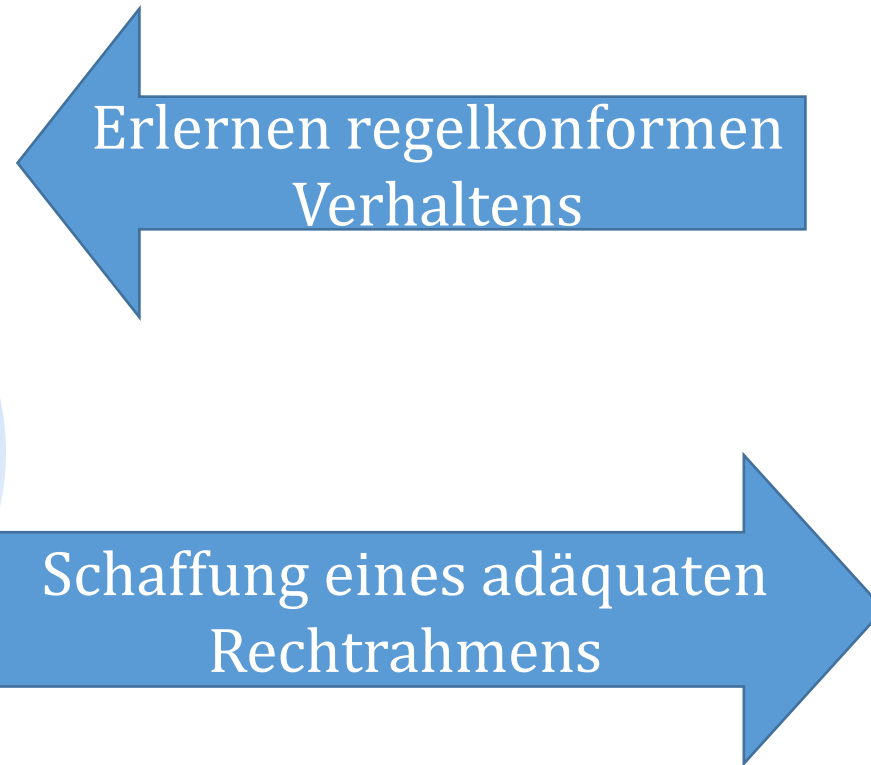
Unbestimmte Rechtsbegriffe (z.B. „wesentlich höhere Geschwindigkeit“ iZm Überholen)



- Konkretisierung der Prinzipien
- Formulierung weiterer Regeln, die sich aus
 - den Prinzipien ergeben
 - der Rechtsprechung ergeben

- Konkretere Angaben im Rechtstext
- Berücksichtigung der Konkretisierung durch die Rechtsprechung

Innovationsförderndes Zusammenspiel



Digitalisierung des Straßenverkehrsrechts im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren

Konrad Lachmayer/ Susanne Gstöttner
Sigmund Freud PrivatUniversität

konrad.lachmayer@jus.sfu.ac.at
susanne.gstoettner@jus.sfu.ac.at

ZVR Verkehrsrechtstag 2021
22.9.2021, Wien

