

Das Auto baut einen Unfall. Wer haftet?

Man sitzt in einem selbstfahrenden Auto, liest gemütlich Zeitung und plötzlich kommt es zu einem Unfall. Wer hat Schuld? Wer haftet?

Nach derzeitiger Rechtslage haften bei Unfällen der Halter – verschuldensunabhängig – und der Fahrer eines KFZ für verursachte Verkehrsunfälle.

Die momentane Regelung für hoch- und vollautomatisierte Fahrsysteme weicht hiervon nicht grundsätzlich ab. Passiert ein Unfall, während das Auto selbständig fährt, ist zwar erst mal der Hersteller in der Haftung, aber der Halter haftet, wenn der Fahrer eine Aufforderung des Systems, das Steuer wieder zu übernehmen, ignoriert hat.

Wie lange hat der Fahrer im Zweifelsfall Zeit, das Steuer wieder zu übernehmen? 5 Sekunden? 10 Sekunden? Kürzer, Länger? Das ist bisher nicht geklärt.

Aus Sicht des VSB müssen bei Unfällen, die durch völlig autonom fahrende Autos verursacht werden, die Hersteller in die Haftung genommen werden. Den Fahrer gibt es beim fahrerlosen Fahren bereits denkwürdig nicht mehr und während der Halter heutzutage noch für den Zustand seines Wagens verantwortlich gemacht werden kann, so werden seine Einflussmöglichkeiten beim selbstfahrenden Auto deutlich geringer sein.

Wie könnte die Zukunft aussehen? Vor- und Nachteile des selbstfahrenden Autos

Experten rechnen damit, dass viele Menschen auf einen eigenen Wagen verzichten werden, sobald es automatisiertes Fahren gibt. Man wird sich die Fahrzeuge teilen und per App mieten. Die gemieteten Autos können von Nutzer zu Nutzer rollen. Dadurch könnte die Zahl der Autos in Städten auf bis zu 80% reduziert werden.

Automatisiertes Fahren kann den Verkehr sicherer (weniger Verkehrsunfälle), effizienter und komfortabler machen. Ein optimierter Verkehrsfluss und weniger Staus bewirken voraussichtlich eine deutliche Verminderung von CO₂ Emissionen und schonen die bereits knappen Ressourcen.

Das automatisierte Fahren ist aber nur mit einer Vielzahl von Daten möglich. Daten des Fahrers, des Autos, des Smartphones und auch den dazugehörigen intelligenten Verkehrssystemen um das Auto herum. Wer sammelt diese Daten und was passiert mit ihnen? Fragen, die es zu klären gilt.



Unsere Beratungsstellen in Bayern

91522 **Ansbach**, Kannenstraße 16, Tel. 0981 97789793
ansbach@verbraucherservice-bayern.de

63739 **Aschaffenburg**, Dalbergstraße 15, Tel. 06021 3301218
aschaffenburg@verbraucherservice-bayern.de

86152 **Augsburg**, Ottmargäßchen 8, Tel. 0821 157031
augsburg@verbraucherservice-bayern.de

96047 **Bamberg**, Grüner Markt 14, Tel. 0951 202506
bamberg@verbraucherservice-bayern.de

93413 **Cham**, Obere Regenstraße 15, Tel. 09971 6753
cham@verbraucherservice-bayern.de

86609 **Donauwörth**, Münsterplatz 4, Tel. 0906 8214
donauwoerth@verbraucherservice-bayern.de

91301 **Forchheim**, St. Martin-Straße 8, Tel. 09191 64689
forchheim@verbraucherservice-bayern.de

85049 **Ingolstadt**, Kupferstraße 24, Tel. 0841 9519990
ingolstadt@verbraucherservice-bayern.de

80335 **München**, Dachauer Straße 5/V, Tel. 089 596278
muenchen@verbraucherservice-bayern.de

85375 **Neufahrn**, Bahnhofstraße 32, Tel. 08165 975190
neufahrn@verbraucherservice-bayern.de

94032 **Passau**, Ludwigsplatz 4/I, Tel. 0851 36248
passau@verbraucherservice-bayern.de

93047 **Regensburg**, Frauenbergl 4, Tel. 0941 51604
regensburg@verbraucherservice-bayern.de

92421 **Schwandorf**, Spitalgarten 1, Tel. 09431 45290
schwandorf@verbraucherservice-bayern.de

83278 **Traunstein**, Bahnhofstraße 1, Tel. 0861 60908
traunstein@verbraucherservice-bayern.de

97070 **Würzburg**, Theaterstraße 23, Tel. 0931 305080
wuerzburg@verbraucherservice-bayern.de

Landesgeschäftsstelle und Herausgeber

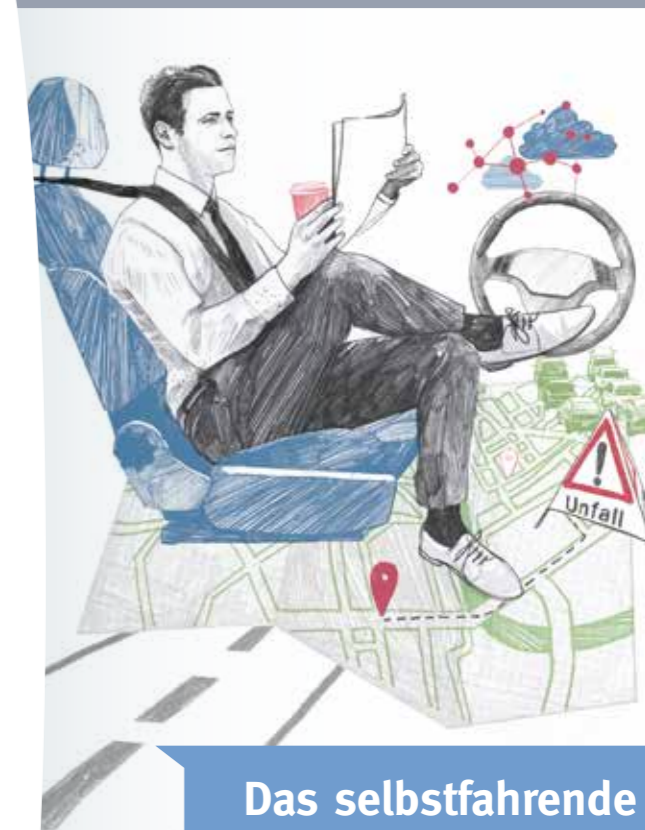


VerbraucherService Bayern im KDFB e.V.
80335 München, Dachauer Str. 5/V
Tel. 089 51518743, Fax 089 51518745
info@verbraucherservice-bayern.de
www.verbraucherservice-bayern.de
www.facebook.com/VerbraucherServiceBayern



Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Verbraucherschutz



Das selbstfahrende Auto

Was passiert mit meinen Daten? Wer haftet bei einem Unfall?

Das selbstfahrende Auto – Gefahr und Chance zugleich

In den USA gab es 2016 bei dem Test mit einem selbstfahrenden Auto von Tesla einen tödlichen Unfall.

Google Tochter Waymo schickte jüngst ein vom Unternehmen konzipiertes autonomes Fahrzeug zum Test in den Schnee.

Im Mai 2017 hat der Bundesrat einen Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren gebilligt, der aber bereits 2019 wieder überprüft werden soll.

Solche Nachrichten zeigen den Verbraucherinnen und Verbrauchern, dass das Auto, das keinen Fahrer mehr benötigt, keine ferne Zukunftsvision, sondern ein aktuelles Thema ist.

Automatisiertes Fahren kann den Verkehr sicherer, effizienter und komfortabler machen. Doch neben den technischen Herausforderungen müssen aus Verbraucherschutzsicht insbesondere Datenschutz- und Haftungsfragen kritisch unter die Lupe genommen werden.



5 Stufen zum fahrerlosen Fahren

- 1 Fahren mit Assistenzsystemen**
Fahrerassistenzsysteme, die mittlerweile in Fahrzeugen Standard sind, wie z. B. Anti-Blockier-System (ABS), wurden ständig weiterentwickelt und sind die Vorstufe zum automatisierten Fahren. Diese Systeme unterstützen den Fahrer, ersetzen ihn aber nicht. Sie dienen generell der Fahrsicherheit.
- 2 Teilautomatisiertes Fahren**
Beim teilautomatisierten Fahren, z. B. mit dem Parkmanöverassistent, übernimmt das jeweilige System in spezifischen Situationen oder für einen bestimmten Zeitraum die Führung des Fahrzeuges. Der Fahrer muss das System dauerhaft überwachen und darf keiner anderen Tätigkeit nachgehen.
- 3 Hochautomatisiertes Fahren**
Beim hochautomatisierten Fahren braucht der Fahrer das System nicht mehr dauerhaft überwachen, muss jedoch jederzeit in der Lage sein dieses zu übernehmen.
- 4 Vollautomatisiertes Fahren**
Beim vollautomatisierten Fahren wird der Fahrer das System nicht mehr dauerhaft überwachen müssen. Er muss nur noch potentiell und ausnahmsweise in der Lage sein, das Führen des Fahrzeuges zu übernehmen.
- 5 Fahrerloses Fahren**
Das fahrerlose Fahren wird oft als autonomes Fahren bezeichnet, wobei das Fahrzeug alle Situationen selbstständig bewältigt. Eine Überwachung durch den Fahrer findet nicht mehr statt.

Was passiert mit meinen Daten?

Je autonomer das Fahren wird, desto höher die Anforderung an den Datenschutz und die Datensicherheit. Bei automatisierten Fahrsystemen werden Daten in einer Art Blackbox gespeichert. Was passiert damit?

Transparenz der Daten

Der Autofahrer sollte umfassend informiert werden, welche Daten zu welchem Zweck beim Fahren erhoben und genutzt werden. Auskunft geben könnten z. B. Benutzerhandbücher, Funktionsanzeigen im Fahrzeug oder separate Online-Dienste.

Die datenschutzfreundliche Voreinstellung der Fahrzeuge muss Voraussetzung für deren Verkehrstauglichkeit sein. Hersteller müssen bereits bei der Entwicklung entsprechende Technik einbauen, die die Datensicherheit gewährleistet.

Selbstbestimmung über die Daten-Verwendung

In Ausnahmefällen kann eine Datenfreigabe z. B. an den Hersteller, an Werkstätten oder an Behörden sinnvoll sein. Allerdings bedarf es stets einer Einwilligung des Fahrers, wenn personenbezogene Daten erhoben, verarbeitet oder genutzt werden. Der Autobesitzer muss die Speicherung und Weitergabe gewisser Daten ablehnen können, auch wenn er damit bestimmte Dienste nicht in Anspruch nehmen kann.

Der VerbraucherService Bayern im KDFB e.V. (VSB) fordert, dass Einwilligungen künftig für jeden Einzelfall abgefragt werden müssen, z. B. für Ortungsdienste, Kamerabnutzung, Bluetooth-Freigabe, Mikrofone usw. Eine generelle Erklärung für die Benutzung aller Netzsysteme soll nicht mehr ausreichen.

Datensicherheit

Die gesammelten Daten müssen vor Missbrauch sicher sein. Man unterscheidet zwischen verschlüsselten Daten aus sicherheitsrelevanten Systemen (z. B. Motorsteuerung), die durch Gateways und Firewalls vor Hackerangriffe geschützt werden und Daten, die durch die Verwendung von Navigations-, Telematik und Infotainmentsystemen entstehen. Hier wäre eine schnelle Anonymisierung der Daten wünschenswert, um zu verhindern, dass diese für Werbezwecke an Dritte weitergegeben werden.



Neutrale Instanz

Der VSB hält die Einrichtung einer Behörde oder sonstigen neutralen Instanz für sinnvoll, die die Datenschutzbelange des Einzelnen sichert und für die effiziente Bereitstellung von Verkehrsdaten sorgt, mit welcher die Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden kann.