

## Recht & Konsum

# Wenn das Auto die Ampel übersieht

Sobald selbstfahrende Fahrzeuge auf unseren Strassen rollen, ist nicht mehr der Mensch, sondern die Maschine für die meisten Unfälle verantwortlich. Das erfordert rechtliche Anpassungen.

Thomas Müller

Stellen Sie sich vor: Sie kommen mit dem Auto nach Hause, laden Ihre Siebensachen aus und drücken den Knopf «Parkautomatik». Während Sie das Gepäck ins Haus tragen, fährt der Wagen wie von Geisterhand gesteuert in die Garage. Auch den Weg zurück vor die Haustür findet er ganz allein, sobald Sie ihn per Knopfdruck rufen. Zukunftsmusik? - Nein, Fahrzeuge der Marke Tesla sind bereits mit diesem System ausgerüstet.

Noch ist automatisiertes Fahren nur auf Privatgrund erlaubt. Doch Firmen wie Google, Swisscom, Audi oder BMW testen autonome Fahrzeuge schon heute mit Spezialbewilligungen auf öffentlichen Strassen. Zugelassene Fahrhilfen wie Einparkassistent, Tempomat oder Spurhalteassistent sollen miteinander kombiniert werden, damit sie schon in wenigen Jahren in der Lage sind, gewisse Fahrten ganz ohne Zutun des Lenkers auszuführen.

«Für den Fall, dass eine vom System nicht zu bewältigende Situation oder eine Fehlfunktion auftritt, wird der Fahrer sich am Anfang noch für eine kurzfristige Übernahme der Steuerung bereithalten müssen», schreibt Jurist und Ingenieur Lennart Lutz von der Forschungsstelle für Robotrecht der Universität Würzburg (D) in einem Fachaufsatz. Im Gespräch sei ein Eingreifen innerhalb von maximal 10 Sekunden. Vollständig autonome Personenwagen ohne Lenker, Gas- und Bremspedal haben verschiedene Hersteller bis circa 2020 angekündigt. «Der Strassenverkehr steht an der Schwelle zu einer Revolution», urteilt Lutz.

### Computer ermüden nicht

Die Frage ist nur, ob unser Recht auf diese Revolution vorbereitet ist. Heute sind rund 90 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen, nur 10 Prozent auf technische Fehler oder Umwelteinflüsse. In Zukunft wird sich dieses Verhältnis drastisch ändern, denn Computer lassen sich nicht vom Handy ablenken, trinken keinen Alkohol und starten keine waghalsigen Überholmanöver. Dafür können sie fehlerhaft programmiert sein, abstürzen oder gehackt werden.

Genügt unser heutiges Recht zum Beispiel, wenn ein Auto beim selbstständigen Parkieren einen Fussgänger anfährt? Oder wenn es eine Kollision verursacht, weil es eine grüne Lichtreklame in einem Schaufenster neben der Verkehrsampel als Zeichen zum Losfahren gedeutet hat? - «Nur beschränkt», sagen die Juristen Michael Hochstrasser und Arnold Rusch, beide Lehrbeauftragte an der Universität Zürich.

Keinen Änderungsbedarf sehen die Fachleute beim aktuellen Gesetzesregime, wonach ein Autohalter für alle Schäden haftet, die mit seinem Fahrzeug verursacht werden, auch wenn er schuldlos ist. «Der Halter zieht den Hauptnutzen aus dem Fahrzeug mitsamt der vollautomatischen Technik, das für andere Verkehrsteilnehmer eine potenzielle Gefahr darstellt», sagt Arnold Rusch. «Deshalb ist es richtig, die Haftung weiterhin bei ihm anzuknüpfen.»



Mit dem Aufkommen selbstfahrender Autos stellen sich nicht nur neue Haftungsfragen. Es gibt auch ethische Probleme. Foto: Google

### «Die Prämienzahler sollten nicht das Haftungsrisiko der Autohersteller abdecken müssen.»

Arnold Rusch, Lehrbeauftragter Uni Zürich

Schon bisher müsse der Halter für das Verhalten des Lenkers einstehen. «In Zukunft ist der Lenker einfach das Fahrzeug selbst», so Rusch.

Auch die obligatorische Haftpflichtversicherung sowie das Recht von Unfallpartnern, Schadenersatz direkt von der Versicherung zu verlangen, sollen laut den Experten beibehalten werden. Hier tut sich allerdings ein Problem auf: «Da der Unfall beim selbstfahrenden Auto nicht durch einen Fehler des Fahrers, sondern durch einen Fehler des Herstellers verursacht wird, sollte der Versicherer auf den Hersteller zurückgreifen können», sagt Michael Hochstrasser. Dem pflichtet Arnold Rusch bei: «Die Regressmöglichkeit ist wichtig, damit die Prämienzahler nicht das Haftungsrisiko der Autohersteller abdecken müssen.»

### Bei Glätte in Leitplanke geprallt

Heute erlaubt das Gesetz den Autohaftpflichtversicherern nicht, ihre Zahlungen an Geschädigte vom Hersteller des fehlerhaften Fahrzeugs zurückzufordern. Das Bundesgericht hat solche Rückgriffe zwar schon zugelassen, «aber mit einer mehr als fragwürdigen Begründung», wie Arnold Rusch kritisiert. Michael Hochstrasser spricht sogar von einem «Kniff». Beide sind sich einig, dass es eine klare gesetzliche Grundlage braucht, damit letztlich der Autobauer, dessen Fahrzeug eine Ampel nicht von

einer Leuchtreklame unterscheiden kann, den Schaden tragen muss. Er ist laut Produkthaftungsgesetz für Programmierfehler verantwortlich.

Beim Herstellerverband Auto Schweiz rechnet man damit, dass seine Mitglieder künftig häufiger zur Kasse gebeten werden. «Betreffend Haftungsrisiko sind die Hersteller in der Pflicht», bestätigt Direktor Andreas Burgener. Bisher sei es jedoch immer noch so, dass der Lenker alle Fahrerunterstützungen übersteuern könne. Die Folge: Autofahrer können heute nicht einem ausgefallenen Assistenzsystem die Schuld an einem Unfall geben. Das musste sich letztes Jahr ein Automobilist vom Bundesgericht sagen lassen, der bei Schneereggen in eine Leitplanke geprallt war. Der Lenker müsse «seine Fahrweise so gestalten, dass er die Kontrolle auch bei einem möglichen Ausfall des Systems behält», so das Gericht (Urteil IC\_95/2014).

Bei komplett selbstfahrenden Autos wird das anders sein. Die heutige Vorschrift, dass der Lenker das Steuerrad nicht loslassen darf, passt dann nicht mehr. Denn die Insassen werden während der Fahrt ihre E-Mails checken, ein Buch lesen oder einen Film schauen. Sogar Personen, die aus Altersgründen oder wegen einer Behinderung kein Fahrzeug lenken dürfen, können dann wieder eines benützen.

Damit das funktioniert, müssen Dutzende Kameras und Sensoren die Umwelt erfassen. «Das vorausfahrende Fahrzeug, der Fussgänger auf dem Trottoir - sie alle werden aufgenommen und die Daten in der Blackbox des Autos gespeichert», sagt Anwalt Michael Hochstrasser. «Das ist heikel, vor allem, wenn die Daten längerfristig gespeichert werden oder die Strafbehörden nach einem Unfall darauf Zugriff haben.»

Doch nicht nur mit datenschutzrechtlichen Fragen müssen sich die Hersteller fahrerloser Autos befassen, sondern auch mit ethischen. Einer Maschine muss man sagen, wie sie in einer bestimmten Situation reagieren soll, indem man sie programmiert. Die schwierigste Frage: Wer soll überfahren werden, wenn sich ein Unfall nicht mehr vermeiden lässt? Der Rentner, der von links kommt, oder der junge Firmenchef, der von rechts kommt?

### Zuerst kommen autonome LKW

«Menschen sind haftpflichtrechtlich unterschiedlich viel wert», erläutert Arnold Rusch. «Bei jungen Erwerbstätigen ist der finanzielle Schaden viel grösser als bei Rentnern.» Der Anwalt hat einen Verdacht: «Mir ist aufgefallen, dass in der Schweiz nicht ein Autohersteller, sondern die Swisscom fahrerlose Autos testet. Dank der Handydaten weiss sie viel über unsere soziale Stellung, und es ist zumindest denkbar, dass auch das Fahrzeug diese Daten kennt.» Für den Autobauer ist das ein Dilemma: Soll er beim Programmieren solche Informationen ausblenden - oder muss er sie gerade berücksichtigen, um den Schaden nach einem Unfall für sich und seinen Versicherer möglichst gering zu halten? «Hier müsste die Politik Vorgaben machen», fordert Rusch.

Vorerst sind selbstfahrende Autos noch nicht zugelassen. Beim Bundesamt für Strassen geht man davon aus, dass in einem ersten Schritt gewisse Autobahnabschnitte für autonomes Fahren geöffnet werden. Und dass die ersten Fahrzeuge, die in grösserer Zahl autonom verkehren, Lastwagen sein werden.

Prämien werden sinken: Am Mittwoch auf [rechtundkonsum.tagesanzeiger.ch](mailto:rechtundkonsum.tagesanzeiger.ch)

### Leser fragen

## Sind 300 Euro für über zehn Stunden Verspätung genug?

Neulich bin ich von Auckland (Neuseeland) über Hongkong und London nach Zürich geflogen. Die ohnehin schon lange Reise entwickelte sich zu einer wahren Odyssee und dauerte am Ende über 40 statt wie geplant 30 Stunden. Schon der Flug mit Cathay Pacific von Auckland nach Hongkong verspätete sich wegen eines technischen Defekts um zweieinhalb Stunden. Da ich in Hongkong den gebuchten Anschlussflug mit British Airways nach London verpasste, wurde ich wiederum auf einen Cathay-Pacific-Flug umgebucht. Dieser startete jedoch erst mit sagenhaften neun Stunden Verspätung. Als Begründung wurde «verspätetes Eintreffen der Crew» angegeben. Cathay Pacific bot mir als Wiedergutmachung zunächst einen Upgrade-Gutschein für den nächsten Flug an. Nachdem ich abgelehnt habe, offeriert sie nun 300 Euro. Was halten Sie davon?

An Ihrer Stelle würde ich das Geld annehmen. Denn streng genommen hätten Sie trotz der grossen Verspätung keinerlei Entschädigung zugut. Grund dafür ist, dass die auch hierzulande gültige EU-Verordnung über die Fluggastrechte nur in zwei Fällen anwendbar ist, nämlich wenn

- der Abflugort in der Schweiz oder in der EU liegt oder
- der Anflugsort in der Schweiz oder in der EU liegt **und** der Flug mit einer Schweizer oder einer EU-Fluggesellschaft durchgeführt wurde.

Thomas Müller

beantwortet Ihre Fragen zu Arbeitsrecht, Konsumrecht, Sozialversicherungsrecht und Familienrecht.



Senden Sie uns Ihre Fragen an [rechtundkonsum@tagesanzeiger.ch](mailto:rechtundkonsum@tagesanzeiger.ch).

Während also bei Flügen aus der Schweiz oder aus der EU hinaus die Nationalität der Airline keine Rolle spielt, ist das bei Rückflügen sehr wohl der Fall. Und da Cathay Pacific aus Hongkong stammt, muss sie Ihnen nichts zahlen.

Glück und Pech liegen hier sehr nahe beieinander. Wären Sie nämlich wie ursprünglich geplant mit British Airways von Hongkong nach London geflogen, so stünden Ihnen nun für die gleiche Verspätung infolge fehlender Crew 600 Euro zu. Besonders stossend ist das auch deshalb, weil Cathay Pacific mit dem verspäteten Flug Auckland-Hongkong überhaupt erst bewirkt hat, dass Sie den nicht zu einer Entschädigung berechtigenden Flug nehmen mussten.

Um die Sache noch etwas zu komplizieren: Angenommen, Sie wären wegen Ihrer verspäteten Ankunft in Hongkong nicht mit Cathay Pacific, sondern mit einem anderen als dem ursprünglich geplanten, aber an sich pünktlichen British-Airways-Flug von Hongkong nach London geflogen: Dann hätten Sie ebenfalls keine Zahlung zugut, weil die Ursache der Gesamtverspätung beim - nicht entschädigungsberechtigten - Flug Auckland-Hongkong gelegen wäre.

Helfen könnte in Ihrem Fall nur eine umfassende Regelung der Passagierrechte im asiatischen Raum. Eine solche existiert aber leider nicht.

Anzeige

# Englis.chkurs

Was immer Sie auch anbieten oder suchen: [adbox.ch](http://adbox.ch) bringt Ihre Kleininserate einfach und schnell in die Presse.

**adbox.ch**  
einfach inserieren