

BB-Kommentar

Der Autopilot – (k)ein Beitrag zur Akzeptanz des autonomen Fahrens

PROBLEM

„Assistiert“, „teilautomatisiert“, „hochautomatisiert“, „vollautomatisiert“, „autonom“, „fahrerlos“, „selbstfahrend“ – für Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell viele verschiedene Begriffe in Verwendung. Bei dem ständigen Wandel in Technik und Technologie sowie der derzeit noch unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen bleibt es schwer, einen Überblick zu behalten und die Fahrzeuge entsprechend einzuordnen. Dabei ist oft auch unklar, wozu das Auto in der Lage ist und wie viel vom klassischen Fahrer dabei überhaupt noch gebraucht wird. Das ist misslich, da dies nicht gerade zu dem beiträgt, was diese an sich tolle Technologie dringend benötigt: Akzeptanz.

Obwohl es international anerkannte Klassifizierungen zu den unterschiedlichen Automatisierungsstufen des automatisierten Fahrens gibt, werden die Begriffe regelmäßig vermischt oder falsch verwendet bzw. interpretiert. Das ist nicht nur in der Umgangssprache von Verbrauchern der Fall, sondern offenbar benutzt auch die Industrie falsche oder ungenaue Schlagwörter, um ihre Fahrzeuge zu beschreiben. Die Verwirrung um Begrifflichkeiten und deren falsche Verwendung sollte bzw. darf jedenfalls nicht dazu führen, dass sog. Fahrzeugführer ihre eigene Rolle falsch verstehen und etwa gar Funktionen ihres Fahrzeugs überschätzen. Daneben bleibt die Frage der rechtlichen Zulässigkeit von automatisierten Fahrzeugen und deren (Regel-)Betrieb auf öffentlichen Straßen.

ZUSAMMENFASSUNG

Das LG München I stufte bestimmte Werbeaussagen von Tesla im Zusammenhang mit dessen Fahrassistenzsystem, das unter dem Namen „Autopilot“ vertrieben wird, als irreführende geschäftliche Handlungen im Sinne des § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 UWG ein und verbot Tesla, weiterhin Werbung mit diesen Aussagen zu betreiben. Damit folgte das Gericht der Klage der Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V.

Konkret ging es um ein Fahrzeug des Typs „Model 3“ und dessen Fahrassistenzsystem „Autopilot“. Tesla bewarb den „Autopilot“ sowie das separat hinzubuchbare Paket „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ während des Bestellvorgangs mit Aussagen wie „Autopilot inklusive“, „Navigieren mit Autopilot Funktionalität automatische Fahrt auf Autobahnen von der Ein- bis zur Ausfahrt“, „Einparkautomatik: paralleles und rechtwinkliges Einparken“ oder „Herbeirufen: Ihre geparkte Auto findet Sie auf Parkplätzen und kommt zu ihnen. Unglaublich, aber wahr!“. Werbefachleute sind sich einig: Besser kann man einen „Autopilot“ kaum anpreisen.

Nach Ansicht des Gerichts war es für angesprochene Verkehrskreise und Durchschnittsverbraucher irreführend, dass Tesla vor allem durch die Bezeichnung seines Assistenzsystems als „Autopilot“ sowie die Formulierung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ den Eindruck erwecke, dass die vertriebenen Fahrzeuge technisch in der Lage seien, vollkommen selbstständig zu fahren und eine aktive Überwachung durch den Fahrer nicht mehr erforderlich sei. Denn das entspreche nicht den tatsächlichen Möglichkeiten von Tesla, da die beworbenen Komponenten des Fahrassistenzsystems eine Fahrt, ohne dass menschliches Eingreifen in den Fahrvorgang erforderlich wäre, nicht ermöglichen könnten.

Außerdem würde durch die Aussagen suggeriert, dass ein solch „autonom“ Fahrbetrieb in Deutschland schon straßenverkehrsrechtlich zulässig sei, obwohl dies nach aktuell geltender Rechtslage, §§ 1a, 1b StVG, nicht der Fall sei.

PRAXISFOLGEN

Das Urteil des LG München I greift nicht nur die Frage der richtigen Begriffe im Hinblick auf automatisiertes Fahren auf, sondern umreißt zudem, was aktuell in diesem Feld bereits technisch bzw. technologisch möglich sowie straßenverkehrsrechtlich zulässig ist.

Welche Level der Automatisierung gibt es?

Der internationale Standard SAE J3016 der SAE International (vormals Society of Automotive Engineers, zuletzt 2018 aktualisiert), an dem sich auch die internationalen, europäischen sowie nationalen Gesetzgeber orientieren, teilt das automatisierte Fahren in sechs Stufen ein. Erstaunlich und gleichzeitig passend für den gegenständlichen Fall ist dabei, dass die Beschreibung zu diesem Standard ausdrücklich dazu rät, zur Klassifizierung auf die umgangssprachlichen Begriffe „autonom“, „selbstfahrend“ oder „fahrerlos“ zu verzichten, da diese inkonsequent und irreführend verwendet würden. Stattdessen werden die Stufen nach dem Grad der Automatisierung des Fahrens wie folgt unterschieden: Level 0: keine Automatisierung (*No Driving Automation*), Level 1: Fahrerassistenz (*Driver Assistance*), Level 2: Teilautomatisierung (*Partial Driving Automation*), Level 3: bedingte Automatisierung (*Conditional Driving Automation*), Level 4 (*High Driving Automation*): Hochautomatisierung sowie Level 5 (*Full Driving Automation*): Vollautomatisierung. Die Level 0-2 erwarten von dem stets anwesenden Fahrer die ständige Überwachung des Fahrvorgangs. Bei Level 3 wird es dem Fahrer zwar teilweise schon erlaubt, sich anderen Aktivitäten als dem Fahren zu widmen, allerdings formt er immer noch jederzeit die sog. Rückfallebene und muss bei Ausfällen eingreifen können. Erst ab Level 4 ist das System in der Lage, die vollständige Fahrzeugführung zu übernehmen, vom Fahrer wird keine Reaktion erwartet, das Fahrzeug kann sich im Ernstfall selbst zum Stillstand bringen. Sofern ein Fahrer im Fahrzeug anwesend ist, wird er zum Beifahrer/Passagier, solange das System aktiviert ist. Der Unterschied zwischen Level 4 und 5 ist, dass Level 4 nur bei bestimmten festgelegten Betriebsbedingungen funktioniert, also geografischen (z.B. Autobahn), umweltbedingten (z.B. kein Regen) oder auch tageszeitlichen Beschränkungen unterliegt, während es bei Level 5 dagegen keinerlei Grenzen mehr gibt.

Ein Durchschnittsverbraucher würde wohl höchstens diese beiden höchsten Level als „autonomes“ Fahren bezeichnen, weshalb das LG München I von einer potentiellen Irreführung ausgeht. Denn technisch gesehen entsprechen die Assistenzfunktionen von Teslas „Autopilot“, was auch das Gericht annimmt, Level 2, allerhöchstens könnte man noch von einem Level 3 „light“ (oder Level 2 „plus“) ausgehen. Andere Player bzw. New Entrants wie z.B. Waymo oder Argo AI testen zwar bereits recht erfolgreich Systeme auf Level 4. Wann und ob Level 5 technisch möglich ist, ist derzeit aber nicht vorhersehbar. Zum Teil halten Experten das für unmöglich, da solche Fahrzeuge jederzeit und unter allen vorstellbaren Straßen- und Umweltbedingungen betriebsbereit sein müssten. In der Tat scheint die Zukunft des autonomen Fahrens eher in klar definierten Umgebungsbedingungen zu liegen (z.B. Autobahn oder Parkhaus). Einige Experten vertreten schließlich die Ansicht, dass man Level 3 überspringen und so gleich zu Level 4 übergehen müsse.

Welche Regeln zum automatisierten Fahren sind schon vorhanden?

Die rechtliche Zulässigkeit des automatisierten Fahrens, welche vom LG München I als zweiter Anknüpfungspunkt für die Irreführung herangezo-

gen wird, hängt in Deutschland hauptsächlich von den völkerrechtlichen Rahmenbedingungen sowie der EU-Gesetzgebung ab. Ein Regelbetrieb mit – nach der Vorstellung eines Durchschnittsverbrauchers – „autonomen“ Fahrzeugen ist auf öffentlichen Straßen in Deutschland auch rechtlich noch nicht möglich:

Für die Regelung des deutschen Straßenverkehrs ist das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968 als Rahmen maßgeblich, welches grundsätzlich einen Fahrer voraussetzt, der sein Fahrzeug auch stets unter Kontrolle haben muss. Seit 2016 sieht das Wiener Übereinkommen außerdem in Art. 8 Abs. 5bis vor, dass automatisierte Fahrzeugsysteme zulässig sein sollen, wenn sie entweder übersteuerbar oder abschaltbar sind oder mit den internationalen Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge übereinstimmen. Letzteres meint vor allem die sog. UNECE-Regelungen (internationale Rechtsvorschriften für Kraftfahrzeuge der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, auch ECE-Regelungen oder UN-Regelungen genannt), die einen rechtlichen Rahmen für die Genehmigung von Fahrzeugen, deren Teile und Komponenten bilden. Die UNECE-Regelungen stehen unter ständiger Beobachtung und gerade im Hinblick auf die Anforderungen für automatisierte Fahrzeuge werden von Arbeitsgruppen der UNECE seit einigen Jahren immer wieder Anpassungen vorangetrieben. Zum Beispiel wurde die UNECE-Regelung Nr. 79 für Lenkanlagen so angepasst, dass automatisierte Lenkanlagen bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h zulässig sind, allerdings sind davon weiterhin Systeme nach Level 5 ausdrücklich ausgeschlossen. Insgesamt gibt es noch kein umfassendes Regelungsset für die Level 4 und 5, dieses muss erst noch geschaffen werden.

Basierend auf diesen internationalen Vorgaben wurde 2017 auch das deutsche Straßenverkehrsgesetz geändert. § 1a Abs. 1 StVG lässt nun den Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen zu, sofern diese Funktionen bestimmungsgemäß verwendet werden. Dabei sollen hochautomatisierte Fahrfunktionen dem Level 3 und vollautomatisierte Fahrfunktionen dem Level 4 des SAE Standards entsprechen (vgl. BT-Drs. 18/11300).

Diese grundsätzliche Öffnung für automatisierte Fahrsysteme wird durch § 1b StVG wieder eingeschränkt, wonach ein Fahrer erforderlich ist, der stets wahrnehmungsbereit und dazu in der Lage sein muss, das Fahrzeug unverzüglich zu übernehmen, wenn das System ihn dazu auffordert oder er erkennt bzw. erkennen muss, dass die hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen sich nicht mehr im Rahmen ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung befinden (hier zieht die Gesetzesbegründung beispielhaft eine Veränderung der Wetterbedingungen mit der absehbaren Folge einer Beeinträchtigung der Sensoren heran, die die Umgebung des Fahrzeugs beobachten, vgl. BT-Drs. 18/11300). Dadurch wird ein vollständiger Regelbetrieb auf Level 4 aktuell ausgeschlossen.

Hinzu kommt, dass § 1a Abs. 4 StVG klarstellt, dass Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nach wie vor die technischen Voraussetzungen zur Zulassung für den Betrieb auf öffentlichen Straßen erfüllen müssen, also eine Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EU-Typgenehmigung erforderlich ist. Besonders letztere ist praxisrelevant, darf aber auf Basis der seit September 2020 geltenden Verordnung (EU) 2018/858 zur EU-Typgenehmigung, welche die Rahmenrichtlinie 2007/47/EG ersetzt, nur erteilt werden, sofern der zu genehmigende Fahrzeugtyp den technischen Anforderungen der in Anhang II der Verordnung gelisteten Rechtsakte entspricht. Hier werden auch etliche UNECE-Regelungen einbezogen und so zu Typgenehmi-

gungsvoraussetzungen gemacht. Da diese jedoch noch keine Nutzung von Fahrzeugen auf Level 4 oder 5 reglementieren, kommt für solche Fahrzeuge derzeit höchstens eine Ausnahmegenehmigung für neue Techniken und Konzepte nach Art. 39f. der Verordnung (entsprechend Art. 20 der ersetzten Rahmenrichtlinie) in Betracht, von der bislang noch kein Gebrauch gemacht wurde. Daneben können auf nationaler Ebene Ausnahmegenehmigungen für einzelne Fahrzeuge beantragt werden (z. B. nach § 70 StVZO), womit aktuell schon Testfahrzeuge auf Level 4 auf deutschen Straßen unterwegs sind.

Welche Regeln zum automatisierten Fahren sind noch zu erwarten?

In diesem Zusammenhang finden derzeit allerdings auf internationaler Ebene einige interessante Entwicklungen statt. Im September 2020 wurde durch das Global Forum for Road Traffic Safety (sog. WP.1), einer Arbeitsgruppe der UNECE, eine Änderung des Wiener Übereinkommens beschlossen. Ein neuer Art. 34bis soll regeln, dass das Erfordernis, dass jedes Fahrzeug einen Fahrer haben muss, als erfüllt gelten soll, solange das Fahrzeug ein automatisches Fahrsystem (*automated driving system*) verwendet, das entweder mit den lokalen technischen Vorschriften und allen anwendbaren internationalen Rechtsvorschriften zu Kraftfahrzeugen und deren Ausstattung (also u. a. den UNECE-Regelungen) oder aber nationalen Betriebsvorschriften entspricht. Dabei hat man sich hier bewusst dazu entschieden, den einzelnen Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, die Zulässigkeit auf lokaler Ebene zu regulieren. Diese Änderungen werden allerdings frühestens 2022 in Kraft treten und müssen dann erst noch entsprechend im deutschen Straßenverkehrsgesetz umgesetzt werden. Auch auf der Kraftfahrzeugebene sind die Mitte 2020 angenommenen UNECE-Regelungen für Automatisierte Spurhaltesysteme (ALKS) sowie Cyber-Security ein weiterer Schritt in die richtige Richtung, allerdings braucht es für einen Fahrbetrieb nach Level 4 und 5 noch ein ganzes Set an ähnlichen anwendungsfallbezogenen Regelungen (vgl. *Will*, NZV 2020, 163, 175).

Parallel arbeitet das deutsche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur derzeit an einem „neuen Gesetz zum autonomen Fahren“. Dessen Ziel ist es, dem Regelbetrieb für „autonome Kraftfahrzeuge“ in festgelegten Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr einen Rechtsrahmen zu geben und das bis 2022. Mögliche Einsatzszenarien wären unter anderem Shuttle-Verkehre, sog. People-Mover oder Hub2-Hub-Verkehre. Das Gesetz soll möglichst viel Flexibilität geben, so dass der Betrieb zwar örtlich auf einen festgelegten Betriebsbereich begrenzt sein soll (was dem Level 4 des SAE Standards entsprechend würde), die unterschiedlichen Anwendungsfälle aber nicht abschließend geregelt werden. Der Gesetzesentwurf befindet sich aktuell in der Ressortabstimmung, soll aber bis Mitte 2021 beschlossen werden. Auch andere europäische Länder wie z. B. Frankreich oder England arbeiten an Gesetzesvorhaben ähnlicher Art. Es bleibt daher spannend, wer (außer bzw. neben den USA) am Ende tatsächlich die angestrebte Vorreiterrolle (in Europa) einnehmen wird. Zumindest eine europäische Lösung wäre wünschenswert.

Dr. Patrick Ayad, RA, ist Partner und Leiter der globalen Sektorengruppe „Mobility and Transportation“ bei Hogan Lovells in München. Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind das nationale und internationale Handels- und Vertriebsrecht einschließlich vertraglicher sowie regulatorischer Arbeit. Er ist Mitglied des Beirats im Ressort Wirtschaftsrecht beim Betriebs-Berater.

Susanne Schuster ist Rechtsanwältin bei Hogan Lovells in München. Schwerpunkte ihrer Tätigkeit sind das nationale und internationale Handels- und Vertriebsrecht einschließlich vertraglicher sowie regulatorischer Arbeit.