

# AUTOS VERKLAGEN?

In der Diskussion um autonom fahrende Autos ploppt immer wieder ein Thema auf: die rechtlichen Rahmenbedingungen. Einer, der sich damit intensiv beschäftigt, ist Professor Eric Hilgendorf von der Julius-Maximilians-Universität Würzburg.

- VON SVENJA GELOWICZ -

**D**as Jahr 2025 ist der meistgenannte Zeitpunkt von OEMs und Zulieferern auf die Frage, wann vollautomatisiert fahrende Autos auf den Straßen unterwegs sein werden. Ein solches Fahrzeug könnte dann also mit selbstlernenden Systemen ausgestattet sein, wäre Teil des Internets der Dinge. Doch ähnlich wie Microsofts lernfähiger Chatbot „Tay“ im Jahr 2016 könnte dieses Future-Auto manipuliert werden. Chatbot Tay hetzte damals im Internet. Das Auto kann nicht hetzen, es lernt stattdessen, bei Rotlicht Gas zu geben,

anstatt zu bremsen. Dabei passiert ein Unfall. Wer haftet nun? Bislang haftet bei Unfällen – ganz ohne solche künstliche Intelligenz (KI) – der Fahrer oder der Fahrzeughalter.

„Unfälle sind unvermeidbar“, sagt Professor Eric Hilgendorf, Inhaber des Lehrstuhls für Strafrecht, Strafprozessrecht, Rechtstheorie, Informationsrecht und Rechtsinformatik der Julius-Maximilians-Universität Würzburg. Haftungsrisiken sind für Hersteller und Ingenieure daher ein wichtiges Thema. Und selbstlernende Systeme bieten nicht zuletzt neue Formen der Sabotage.

## KEIN RECHTSFREIER RAUM

Eric Hilgendorf sitzt in der Ethikkommission der Bundesregierung. Diese hatte den Auftrag, die notwendigen ethischen Leitlinien für das automatisierte und vernetzte Fahren zu erarbeiten, die eine Zulassung automatisierter Fahrsysteme erlauben. Musste das Gesetz nun für selbstfahrende Autos völlig neu geschrieben werden? Nein; der Ansatz ist evolutionär und nicht revolutionär: Wie kann man auf der Basis der vorhandenen Regelungen automatisierte Systeme zulassen?

Dafür wurden im vergangenen Sommer Regelungen für selbstfahrende Autos in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen. Die lauten im Kern: Zulässig ist der Betrieb eines Kraftfahrzeugs durch hoch- oder vollautomatisierte Funktionen, wenn diese „bestimmungsgemäß“ genutzt werden. Heißt: Schreibt der Hersteller vor, ein System sei nun für Autobahnen bestimmt, darf man damit nicht automatisiert über Landstraßen gleiten. Und: Der Fahrer muss jederzeit die Kontrolle übernehmen können. Entweder, weil das System ihn auffordert, oder weil er selbst erkennt, dass die Voraussetzungen für die Nutzung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen entsprechend ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung nicht mehr gegeben sind. Das kann bei Gewitter oder Schneefall sein.

„Aber auch hier ist es schwierig, Grenzen zu ziehen“, merkt Hilgendorf an. Was ist bei leichtem Schneefall? Konflikte zwischen potenziell Geschädigten, Fahrer und Hersteller seien vorherbestimmt. Ein weiterer Punkt: Ein System muss die Vorschriften des Straßenverkehrs einhalten können. Es muss den Längs- und Querverkehr im Wesentlichen eigenständig gestalten können, sich an die Verkehrsregeln halten und jederzeit vom Fah-



Eric Hilgendorf ist Mitglied der Ethikkommission der Bundesregierung.

rer gestoppt werden können, so die wichtigsten Voraussetzungen. Doch aktuelle Systeme könnten zum Beispiel akustische Signale wie ein Martinshorn nicht wahrnehmen – fallen also per definitionem heraus. Die Hersteller müssen hier nachbessern – Zulieferer ZF hat mit „Sound.AI“ bereits ein entsprechendes System präsentiert.

Zurück zur Sabotage, die eingangs skizziert wurde: Hilgendorf wirft die Frage der Haftung auf, wenn ein Auto nicht falsch programmiert wurde, sondern sich das schlechte Verhalten hinter dem Werkstor selbst beigebracht hat. Und er warnt: „Internetkriminalität macht uns jetzt schon große Sorgen. Sobald Fahrzeuge Teil eines Internet of Things sind, werden Hackerangriffe zu einem großen Problem.“ Künstliche Intelligenz am Steuer macht auch Unfälle denkbar, bei denen einfach ein Computer die falsche Entscheidung trifft. Wegen dieser potenziellen Gefahr gilt das Prinzip der Gefährdungshaftung. Dieses besagt, dass für den Betrieb bestimmter potenziell gefährlicher Maschinen und Anlagen – dazu zählen Autos gleichermaßen wie Atomkraftwerke – der Betreiber haftet.



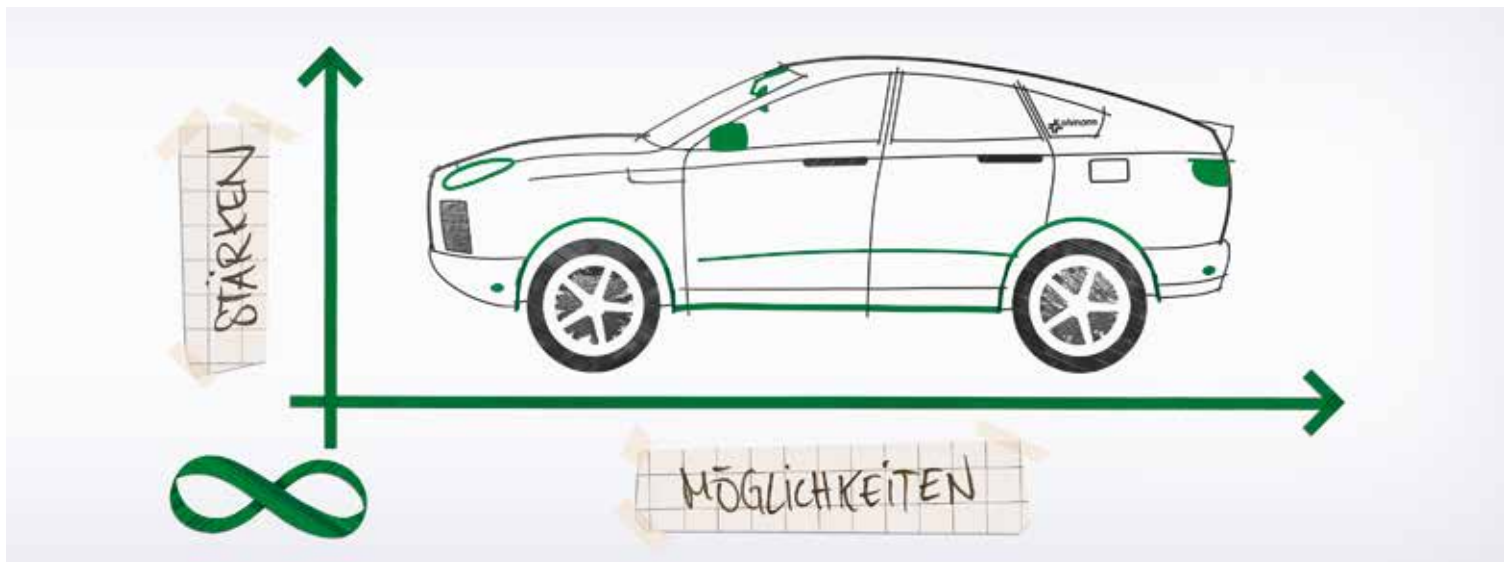
BILD: WAYMO

**Selbstfahrende Systeme – im Bild sieht man ein Waymo-Fahrzeug – werfen rechtliche Fragen auf.**

Eine uneingeschränkte Verantwortlichkeit des Herstellers für Fehlentscheidungen einer intelligenten Maschine sei nicht angemessen, meint dazu Markus Häuser, Anwalt in der international tätigen Anwaltssozietät CMS. „Es kann allerdings erforderlich werden, den Fehlerbegriff im Kontext autonomer Systeme und KI weiter zu präzisieren.“ Auch in den USA haften Hersteller bisher nur für Produktionsmängel.

Diskutiert wird aktuell auch, ob künstliche Intelligenz nicht eine eigene Rechtspersönlichkeit bekommt – eine sogenannte „elektronische Person“. So könnte die KI selbst haften – zumindest die fortschrittlichsten autonomen Systeme.

Doch mit welcher Konsequenz: Wird das selbstfahrende Auto inhaftiert, verschrottet? Das letzte Wort ist hier noch lange nicht gesprochen. <



## Acht Stärken – unendliche Möglichkeiten

**DuploTEC® Epoxy-Tapes für die Automobilindustrie.**

Stellen Sie sich eine High-End-Klebelösung vor, die nahezu alle Materialien miteinander verbindet und Ihnen dabei unendliche Design- und Konstruktionsfreiheiten lässt. Jetzt multiplizieren Sie das Ganze mit acht verschiedenen Schichtdicken von 35 µm für hochfeste Verbindungen bis 2000 µm für besondere Dämpfungseigenschaften. Und dann rechnen Sie noch umfassende Engineering-Leistungen dazu, von der professionellen Anforderungsanalyse über die individuelle Vorkonfektionierung als Stanzteil bis zur effizienten Einbindung in Ihre Produktion.

Was Sie dann bekommen? Für jede automobilen Herausforderung die perfekte Klebelösung! Finden Sie jetzt Ihre und melden Sie sich bei unseren exklusiven Webcasts an auf [www.epoxy-tape.com](http://www.epoxy-tape.com)

