

# Robotaxi, bitte – vorsichtig – kommen!

**Gastbeitrag.** In den USA werden fahrerlose Fahrzeuge bereits im Echtbetrieb getestet, zum Teil mit dramatischen Folgen. In Europa steckt man hingegen noch zwischen technisch Möglichem und rechtlich Erlaubtem fest.

VON VINCENT BRETSCHNEIDER

**Wien.** Flotten mit automatisierten Fahrzeugen, also solche ohne Sicherheitspersonen in den Autos, stehen im Zentrum eines globalen Rennens um technologische Überlegenheit im Mobilitätssektor. Sie gelten als wegweisend für die Zukunft der Mobilität: Sie könnten nicht nur den befürchteten Fahrermangel ausgleichen, sondern auch neue Standards in der Verkehrssicherheit und -effizienz etablieren sowie zur Verbesserung der Mobilitätszugänglichkeit für Kinder, Jugendliche, Ältere und Menschen mit Einschränkungen beitragen. Dies macht sie zu einem Eckpfeiler für nachhaltige und innovative Mobilitätskonzepte und wirtschaftliche Innovationen.

Die Suspensierung der Lizenzen für den fahrerlosen Robotaxi-Betrieb des Unternehmens Cruise in San Francisco entfacht weltweit Debatten: Sind Robotaxi-Flotten zu früh auf Straßen mit öffentlichem Verkehr gekommen oder ist gerade der Einsatz unter realen Bedingungen notwendig und gerechtfertigt, um sie entsprechend weiterzuentwickeln und zu optimieren?

## Testfeld Kalifornien

Kalifornien ist schon seit geraumer Zeit ein einzigartiges Testfeld für Robotaxi-Dienste. Rund 40 Unternehmen haben aktuell entsprechende Testgenehmigungen mit unterschiedlichsten Einschränkungen. Naturgemäß kam es auch zu Zwischenfällen: Ein Fahrzeug fuhr in frischen Beton ein, weil die Software den Unterschied zur normalen Straße nicht erkannte, in den Innenstädten kam es wegen Netzwerkproblemen zu massiven Staus, und es gab eine Kollision mit einem Feuerwehrfahrzeug im Einsatz. Solche Vorfälle werden jedoch genutzt, um die Technologien weiterzuentwickeln und zu optimieren – zum Beispiel bei der Anpassung der Erkennung von Sirenen und Blaulicht (wobei ein Ansatz, der auf reiner Audioerkennung beruht, in der Ära kooperativer intelligenter Verkehrssysteme – kurz „C-ITS“ – nicht mehr adäquat erscheint).



Automatisierte Fahrzeuge des Unternehmens Cruise sorgen in den USA nicht nur für positive Schlagzeilen. [Imago / Bob Daemrlich]

Im August bekamen die Unternehmen Cruise und Waymo die Lizenz, in San Francisco ihre fahrerlosen Robotaxis kommerziell und ohne Einschränkungen zu betreiben. Damit sind erstmals tiefgreifende Analysen zur Wirtschaftlichkeit und Durchführbarkeit von Geschäftsmodellen für Robotaxis ohne Lenkrad und Pedale möglich.

Anfang Oktober war ein fahrerloses Robotaxi von Cruise in einen schweren Unfall verwickelt. An einer Kreuzung fuhr ein konventionelles Auto eine Fußgängerin an und schleuderte sie in den Weg eines fahrerlosen Robotaxis von Cruise. Dieses konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen, überrollte die Frau und hielt kurz an. Um den Verkehr nicht zu behindern, fuhr es – und dies ist grundsätzlich behördlich auch so vorgeschrieben – an den Straßenrand. Allerdings erkannte es mangels ausreichender Sensorik am Unterboden nicht, dass die Fußgängerin unter dem Fahrzeug eingeklemmt war und schleifte sie rund sechs Meter weit mit, bevor es am Straßenrand auf dem Bein der Fußgängerin zum Stehen kam. Erst die Feuerwehr konnte die Fußgängerin befreien.

Es folgten schwere Vorwürfe der kalifornischen Kraftfahrzeugbe-

hörde. Das Unternehmen habe die Sicherheit der Technologie „falsch dargestellt“ und insbesondere relevante Teile des Videomaterials vom Vorfall Anfang Oktober den Behörden wissentlich vorenthalten. Die Betriebslizenzen für den fahrerlosen Betrieb in San Francisco wurden mit sofortiger Wirkung ausgesetzt. Mittlerweile hat Cruise von sich aus den Betrieb seiner etwa 400 Robotaxis in den USA vorübergehend eingestellt, um das Vertrauen der Öffentlichkeit zurückzugewinnen und interne Abläufe zu prüfen.

## Sicherheit versus Fortschritt

In Europa stehen wir im Zusammenhang mit fahrerlosen Fahrzeugen vor einer Zerreißprobe zwischen dem, was technisch möglich ist, und dem, was erlaubt wird. Denn wir haben eine tief verwurzelte Sicherheitskultur. Doch um wettbewerbsfähig zu bleiben, muss ein Ausgleich zwischen Sicherheit und Fortschritt gefunden werden, um nicht von der globalen Entwicklung überholt und in eine passive Rolle gedrängt zu werden.

Die EU selbst bleibt bei diesem hochkomplexen Thema nicht untätig. Mit der EU-Durchführungsverordnung 2022/1426 wurde voriges

Jahr bereits der Weg für den breiten Einsatz fahrerloser Fahrzeuge ebnet. Diese regelt die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die so konstruiert und gebaut sind, dass sie sich innerhalb eines festgelegten Gebiets oder auf einer festgelegten Strecke mit festen Anfangs- und Endpunkten ohne Anwesenheit einer Lenkerin fortbewegen können. Hersteller können eine EU-Typgenehmigung erhalten, wobei die Zulassung derzeit noch auf maximal 1500 Stück pro Jahr beschränkt ist (Kategorie „Kleinserienfahrzeuge“). Aber bereits 2024 will die EU-Kommission den Weg für die Massenproduktion fahrerloser Fahrzeuge freimachen.

Die EU-Bestimmungen betreffen lediglich die technischen Anforderungen für die Zulassung fahrerloser Fahrzeuge, nicht jedoch deren sicheren Betrieb und Nutzung. Diesbezüglich haben die Mitgliedstaaten das Sagen. Ihnen bleibt es überlassen, das Inverkehrbringen und die Sicherheit des Betriebs solcher Fahrzeuge und die Sicherheit des Betriebs im Rahmen lokaler Transportdienste national zu regeln. Auch das für Österreich maßgebende internationale Regelwerk „Wiener Übereinkommen

über den Straßenverkehr“ überlässt es den Vertragsstaaten, ob und in welcher Weise fahrerlose Fahrzeuge genutzt werden dürfen.

Mit Deutschland und Frankreich haben auch schon die ersten Länder in Europa entsprechende – sehr strenge und anspruchsvolle – rechtliche Rahmenbedingungen für den kontrollierten und breiten Einsatz von Flotten fahrerloser Fahrzeuge geschaffen. Sie können daher frühzeitig Erfahrungen für den sinnvollen Einsatz und den operativen Betrieb mit allen Chancen und Risiken sammeln.

## Keine Technologie ist fehlerfrei

Fahrerlose Fahrzeuge können insbesondere in ländlichen Gebieten den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und zukunftsfähige, ansprechende Mobilitätsangebote ermöglichen. Grundsätzlich würden kontrolliert eingeführte Flotten fahrerloser Fahrzeuge bestimmt auch auf Österreichs Straßen funktionieren. Rechtlich wäre dies aber derzeit nicht möglich. Weder im Regelbetrieb noch beim Testen. Denn nach wie vor muss eine Person den Lenkerplatz in bestimmungsgemäßer Weise einnehmen (Ausnahme: Einparkhilfe).

Die jüngsten Entwicklungen in den USA verdeutlichen, dass zusätzlich zu den technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen auch die Akzeptanz der Öffentlichkeit, Transparenz, eine enge Behördeneinbindung und wissenschaftliche Begleitung unerlässlich sind, um fahrerlose Fahrzeugflotten nachhaltig, sicher und sinnvoll ins Mobilitätssystem zu integrieren. Wir brauchen Rahmenbedingungen, die den Schutz der Verkehrsteilnehmer gewährleisten, ohne zugleich zukunftsfähige Innovationen zu hemmen. Die Gretchenfrage lautet: Sind wir bereit, die Ära der Flotten fahrerloser Fahrzeuge einzuläuten, mit einer streng regulierten und überwachten Einführung in genehmigten Bereichen, wohl wissend, dass absolut fehlerfreie Technologie nicht existiert?

Mag. Vincent Bretschneider ist Head of Legal beim Thinktank für Mobilität, AustriaTech.

## LEGAL § PEOPLE

# Branchen-News aus der Welt des Rechts

## Einsteiger der Woche

Seit Oktober unterstützt **Julia Cuder** als neue Rechtsanwältin die Kanzlei DSC Doralt Seist Csoklich. Ihre Schwerpunkte liegen in den Bereichen Gesellschafts- und Kapitalmarktrecht sowie M&A. Julia Cuder hat an der Wirtschaftsuniversität Wien Wirtschaftsrecht studiert und viel internationale Erfahrung gesammelt.

## Events der Woche

Die Kanzlei CHG Czernich Rechtsanwälte und die Wirtschaftskammer Tirol luden Anfang November zu einem Vortrag im Rahmen der Eventreihe „Innsbrucker Bankrechtsgespräche“. **Daniel Tamerl**, Rechtsanwalt und Partner bei CHG Czernich Rechtsanwälte, konnte dafür Universitätsprofessor **Olaf Riss** von der Universität Klagenfurt als Vortragenden gewinnen. Er sprach zum Thema „Altes und Neues zum Kreditnehmer-



Julia Cuder unterstützt DSC als neue Rechtsanwältin. [Stefan Gergely]



Daniel Tamerl und Universitätsprofessor Olaf Riss. [Beigestell]



Sophie Martinetz, Gründerin von Future-Law. [Beigestell]

schutz. Am Vorabend einer neuen Verbraucherkredit-Richtlinie“. Zahlreiche Vertreter:innen der Bank- und Kreditwirtschaft folgten der Einladung und hörten die spannenden Ausführungen zu den künftigen Entwicklungen.

Anfang November fand die Future-Law-Legal-Tech-Konferenz statt, die größte Legal-Tech-

&-AI-Konferenz Österreichs. Mehr als 350 Teilnehmer:innen und zahlreiche Expert:innen besuchten den Event. **Sophie Martinetz**, Gründerin und Managing Partnerin von Future-Law, sagt über das diesjährige Leitthema „Legal Tech - Klient:innen im Fokus!“. „Die Welt wird immer komplexer und so auch die juristische Arbeit. Es ist notwendig, die richtigen technischen Hilfsmit-

tel einzusetzen, um den Klientenstamm weiter zu servisieren und auszubauen.“

Ende Oktober feierte die Initiative „Women Go Panel“ das einjährige Bestehen mit einem hochkarätigen Paneltalk in der Erste Group Bank AG zum Thema „Die besten Talente in Kanzleien - Geschlechtervielfalt für zufriedene

Klient:innen“. **Gerda Holzinger-Burgstaller**, CEO Erste Bank Österreich, eröffnete die Veranstaltung.

## Deal der Woche

Die Anwaltskanzlei Tiefenthaler Gnesda Rechtsanwälte hat, unter Federführung der Partner **Wolfgang Tiefenthaler** und **Leopold Gnesda**, die Thalhof Immobilien GmbH beim Ankauf der Liegenschaft Adlerhof in der Siebensterngasse beraten. Mit über 170 Wohn- und Geschäftseinheiten und einer Gesamtfläche von 11.410 Quadratmetern handelt es sich um die österreichweit bislang größte Zinshaustransaktion des Jahres.

## LEGAL & PEOPLE

ist eine Verlagsserie der „Die Presse“ Verlags-Gesellschaft m.b.H. & Co KG  
Koordination: René Gruber  
E-Mail: rene.gruber@diepresse.com  
Tel.: +43/(0)1/514 14 263