

Mensch am Steuer, Ungeheuer? – Über das Recht trotz überlegener autonomer Systeme ein Kfz im Straßenverkehr steuern zu dürfen

Yuri A. Braspenning, Heidelberg*

Die Entwicklung autonomer Fahrzeugsysteme nimmt immer weiter an Fahrt auf. Zusammen mit der neuen Funktechnologie 5G sollen die Fortbewegungsmittel der Zukunft ganz ohne menschlichen Fahrzeugführer auskommen. Dieser Beitrag entstand unter der Annahme, dass es den Ingenieuren der Zukunft gelingen wird, autonome Fahrzeuge zu entwickeln, die besser und sicherer fahren als der Mensch. Dies wirft die Frage auf, inwiefern es dem Bürger dann überhaupt noch erlaubt sein kann, selbst ein Auto zu lenken. Schließlich stellt das Führen eines Kfz eine Gefahr für den Fahrer selbst und seine Mitmenschen dar, die heute jedoch noch als selbstverständlich hingenommen wird. Doch wie sieht dies in einigen Jahrzehnten aus? Ist das Autofahren allein aus „Freude am Fahren“ mit dem Grundgesetz vereinbar? Oder verlangen es die Grundrechte gar, dass man trotz autonomer Systeme, die einen sicherer, zuverlässiger und womöglich sogar billiger fortbewegen, selbst fahren können muss?

Dieser Beitrag beschäftigt sich zunächst anhand des zivil- und strafrechtlichen Haftungsmaßstabs beim Autofahren mit dem Bild, das der heutige Gesetzgeber von dieser Tätigkeit hat. Im Anschluss werden die widerstreitenden grundrechtlichen Positionen der Beteiligten dargestellt und untersucht, inwiefern unser Grundgesetz möglicherweise zu der einen oder der anderen Position tendiert. Dabei werden auch Parallelen zur Einführung der Gurt- und Helmpflicht gezogen. Der Autor kommt dabei zum Schluss, dass sowohl ein Verbot des Selbstfahrens als auch dessen Erlaubnis verfassungsrechtlich zulässig sein wird und eine Entscheidung der Frage daher in einer gesamtgesellschaftlichen statt einer juristischen Debatte getroffen werden sollte.

A. Das Autofahren in der heutigen Rechtsordnung

Das Auto nimmt in Deutschland eine ganz besondere Stellung ein¹. Im täglichen Leben spielt es eine große Rolle

und einigen wird gar nachgesagt, sie liebten ihr Auto mehr als den Partner oder die Partnerin. Doch wie steht das deutsche Recht zum Autofahren? Dass das selbstständige Fortbewegen eines Kfz nach Erlangung der Fahrerlaubnis gestattet ist, ist bekannt und für uns selbstverständlich. Doch angesichts der mit dem Autofahren verbundenen Gefahren², betrachtet das Gesetz das Autofahren doch differenziert.

Im Bereich des Zivilrechts lässt sich dies gut am Beispiel des § 7 Abs. 1 StVG erkennen. Diese Vorschrift legt dem Halter eines Kraftfahrzeugs eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung auf. Der Halter wird zum Ersatz eines Schadens verpflichtet, der bei dem Betrieb seines Kraftfahrzeugs entsteht. Auf ein persönliches Fehlverhalten kommt es ausdrücklich nicht an. Der Grundgedanke einer Gefährdungshaftung ist, dass derjenige, der im eigenen Interesse eine übermäßige Gefahrenquelle für andere schafft, für die daraus resultierenden Schäden einzutreten hat³. Das Auto wird vom Gesetzgeber also als Gefahrenquelle angesehen, dessen Benutzung nur unter dieser besonderen Voraussetzung der Abwälzung der Kosten auf den Nutznießer gerechtfertigt ist. § 7 Abs. 1 StVG ist sozusagen der „Preis“ den der Autofahrer für die Eröffnung der Gefahrenquelle zu zahlen hat⁴. Die Einstufung des Autofahrens als Gefahrenquelle ist angesichts des Gewichts, der hohen Geschwindigkeiten und den damit zusammenhängenden Gefahren für Menschen und Sachen nicht weiter verwunderlich. Nach dem Zivilrecht ist das Autofahren also erlaubt, es ist allerdings mit besonderen höheren Haftungsrisiken verbunden, als beispielsweise die Benutzung eines Fahrrades.

Doch wie sieht es auf dem Gebiet des Strafrechts aus? Hier spiegelt sich klar die enorme Bedeutung der individuellen Mobilität in der modernen Gesellschaft wider. Denn obwohl mit dem Betrieb eines Kfz zum Teil erhebliche Risiken für strafrechtlich relevante Rechtsgüter verbunden sind, stellt es strafrechtlich trotzdem ein sog. erlaubtes Ri-

* Der Autor studiert Rechtswissenschaften an der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg. Der Beitrag entstand anlässlich des vierten Aufsatzwettbewerbs des Bonner Rechtsjournals.

¹ Vgl. zu den historischen Hintergründen Klenke, Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur „Heils“-geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs, in: Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. Und 20. Jahrhundert, 1994, S. 157 ff. [161].

² So wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes allein im Januar 2019 212 Menschen auf deutschen Straßen getötet und rund 25.200 Menschen verletzt, Pressemitteilung Nr. 114 vom 26. März 2019 des Statistischen Bundesamtes, abrufbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/03/PD19_114_46241.html, Abruf v. 8.4.2019.

³ Walter, in: BeckOGK StVG, Spickhoff (Hrsg.), § 7 StVG, Rn. 3, Stand 1.7.2018; Deutsch, Das neue System der Gefährdungshaftungen: Gefährdungshaftung, erweiterte Gefährdungshaftung und Kausal-Vermutungshaftung, NJW 1992, S. 73 ff. [74].

⁴ BGH, NJW 1988, 2802.

siko dar⁵. Diese Einordnung ergibt sich aus einer abstrakten Interessenabwägung, der die Wertung zugrunde liegt, dass das Interesse, die betreffenden Handlungen vorzunehmen generell gewichtiger ist, als das dadurch begründete Risiko der Verletzung von Rechtsgütern⁶. Das Interesse am Fahren eines Kfz wird also als wichtiger erachtet, als die Vermeidung der damit verbunden Risiken. Das Ergebnis dieser Globalabwägung ist, dass das Führen eines Kfz im Rahmen der Vorschriften der StVO strafrechtlich keine Konsequenzen nach sich zieht, auch wenn dabei ein Mensch zu Schaden kommt⁷. Ein anderes Ergebnis wäre in der heutigen Zeit auch widersinnig, denn sonst würde man sich bei jedem unverschuldeten Unfall mit Verletzungsfolgen wegen fahrlässiger Körperverletzung strafbar machen, allein weil man mit dem Autofahren eine Gefahrenquelle eröffnet hat.

Die differenzierte rechtliche Lage des Autofahrens zeigt sich also wie folgt: Während der Autofahrer mit höheren zivilrechtlichen Haftungsrisiken belastet wird, so wird er von strafrechtlichen Konsequenzen befreit, wenn er sich an die Regeln des Straßenverkehrs hält. Vom heutigen Standpunkt aus, stellt dies einen vernünftigen Kompromiss zwischen den Chancen und Risiken des Autofahrens dar. Doch das Ergebnis dieser Abwägung könnte sich mit dem Fortschritt des autonomen Fahrens verschieben und zulasten der Autofahrer kippen. Denn wie insbesondere § 7 StVG zeigt, ist sich der Gesetzgeber durchaus der Gefährlichkeit des Autofahrens bewusst.

B. Grundrechte des Autofahrers

Welche Argumente liefert das Grundgesetz den Autofahrern in einer möglichen künftigen Diskussion um die Beibehaltung des Rechts auf Selbstfahren? Dafür ist es notwendig, sich noch einmal das der Untersuchung zugrunde liegende Szenario ins Gedächtnis zu rufen. Autonome Autos fahren dort sicherer, zuverlässiger und ihre Nutzung ist nicht teurer, als der Unterhalt eines Kfz in der heutigen Zeit (man denke beispielsweise an Sharing Lösungen). selbst gefahren wird daher nur, weil man es will, nicht weil man es muss. Aus der grundrechtlichen Betrachtung muss daher die Berufsfreiheit aus Art. 12 GG herausfallen. Das selbst gesteuerte Kfz wird zur Aufnahme einer Erwerbstätigkeit nicht benötigt und autonome Systeme haben Berufe wie die des Taxifahrers und des Berufskraftfahrers ersetzt. Ebenso kann die Freizügigkeit nach Art. 11 Abs. 1 GG keine Rolle spielen, denn ein von Art. 11 Abs. 1 GG geschützter Ortswechsel, der nur mittels eines selbst gesteuerten Fahrzeugs vorgenommen werden kann, ist in diesem Szenario nicht denkbar. Im Folgenden wird es daher nur um den Schutz des Eigentums nach Art. 14 GG, sowie die allgemeine Handlungsfreiheit bzw. die freie Entfaltung der Persönlichkeit nach Art. 2 Abs. 1 GG gehen.

I. Art. 14 GG

Zunächst soll der Fokus auf Art. 14 GG gelegt werden. Art. 14 GG schützt das Eigentum. Die Eigentümerstellung des Bürgers an seinem Fahrzeug wäre von einem Fahrverbot auf öffentlichen Straßen für konventionelle Autos an sich nicht betroffen. Vielmehr geht es dabei um eine Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit. Inwieweit die Nutzung des Eigentums von Art. 14 GG geschützt ist und wann auf die Freiheitsrechte abgestellt werden muss, ist umstritten⁸. Der Mensch nutzt nämlich zur Ausübung vieler Freiheitsrechte sein Eigentum. Ein übliches Beispiel in dieser Diskussion ist der eine Zeitung lesende Mensch. Diese Tätigkeit soll primär von der Informationsfreiheit in Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Var. 2 GG geschützt sein, sodass staatliche Eingriffe nicht an Art. 14 GG zu messen wären⁹. Für den Schutz von Handlungen seien die Freiheitsrechte maßgeblich und deswegen ein Eingriff in Art. 14 GG erst bei der Einschränkung oder dem Ausschluss der Nutzungsmöglichkeit der Eigentumsposition als solcher anzunehmen¹⁰. In der Konsequenz wird daher für den Fall von Fahrverboten in Innenstädten die Anwendung von Art. 14 GG verneint¹¹.

Doch es fragt sich, ob der aufgezeigte Streit bei dem zugrunde gelegten Szenario überhaupt von Bedeutung ist. Anders als in den bisherigen Problemstellungen der Literatur geht es nämlich nicht um regional begrenzte Fahrverbote in Innenstädten, sondern um ein generelles Fahrverbot für das gesamte öffentliche Straßennetz in Deutschland. Während man die Fahrt mit dem Auto in die Innenstadt durchaus als eine von der Eigentumsposition losgelöste Handlung qualifizieren kann, so betrifft das allgemeine Fahrverbot wohl kaum nur noch bestimmte Handlungen, sondern stellt vielmehr einen Ausschluss der Nutzungsmöglichkeit der Eigentumsposition als solcher dar. Die Eigentümer der Fahrzeuge wären für die Benutzung auf abgesperrte Rennstrecken oder sonstiges Privatgelände verwiesen, was schwerlich als bestimmungsgemäße Nutzungsmöglichkeit eines ursprünglich zum Gebrauch im Straßenverkehr angeschafften Fahrzeugs angesehen werden kann. Ein Verbot des Selbstfahrens eines solchen bereits erworbenen Kfz wäre daher an Art. 14 GG zu messen. Art. 14 GG schützt jedoch nicht die Möglichkeit, einen selbst steuerbaren Wagen erwerben zu können und stünde daher einem auf die Zukunft gerichteten Verkaufsverbot nicht entgegen.

⁵ Frister, Strafrecht Allgemeiner Teil, 8. Aufl. 2018, Kap. 10 Rn. 6.

⁶ Frister, Strafrecht Allgemeiner Teil, 8. Aufl. 2018, Kap. 10 Rn. 7.

⁷ Mitsch, Das erlaubte Risiko im Strafrecht, JuS 2018, S. 1161 [1164].

⁸ Epping, Grundrechte, 7. Aufl. 2017, Rn. 455.

⁹ Axer, BeckOK Grundgesetz, GG Art. 14 Rn. 29, Stand 15.2.2019.

¹⁰ Epping, Grundrechte, 7. Aufl. 2017, Rn. 455.

¹¹ Epping, Grundrechte, 7. Aufl. 2017, Rn. 455, Ebenso eine eigentumsrelevante Nutzungsbeschränkung ablehnend Röthel, Grundrechte in der mobilen Gesellschaft, 1997, S. 62 f.

II. Art. 2 Abs. 1 GG

Daneben spielt auch die durch Art. 2 Abs. 1 GG geschützte freie Entfaltung der Persönlichkeit eine Rolle. Grundsätzlich schützt Art. 2 Abs. 1 GG die Freiheit, zu tun und zu lassen, was man will¹². Das BVerfG versteht Art. 2 Abs. 1 GG als „allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne“¹³. Geschützt ist daher unter anderem auch das Füttern von Tauben¹⁴ oder das Reiten im Walde¹⁵. Daher ist auch das selbstständige Führen eines Automobils davon umfasst, auch wenn dabei in Form der Straße fremdes Eigentum genutzt wird, Umweltgüter beansprucht werden und es mit gewissen Gefahren verbunden ist¹⁶. Das Autofahren dürfte bei einigen wohl gar zum Kernbereich der Persönlichkeit zu zählen sein¹⁷.

Der Autofahrer der Zukunft kann also sowohl Art. 2 Abs. 1 GG als auch unter Umständen Art. 14 GG auf seiner Seite wissen.

C. Schutzpflichten des Staates

Doch wie sieht es auf der anderen Seite des Spektrums aus? Welche Gründe würden überhaupt für ein Verbot des Selbstfahrens sprechen? Im Kern geht es hierbei um den Schutz des Lebens und der Gesundheit. Dabei sollen zum einen Dritte geschützt werden, die dem Autofahrer und seinem Fahrzeug ausgesetzt sind und zum anderen soll natürlich auch der Autofahrer selbst geschützt werden. Die Schutzpflicht des Staates gegenüber dem Leben und der Gesundheit ergibt sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, welcher nicht nur vor unmittelbaren staatlichen Eingriffen in das Leben schützt, sondern als objektive Wertentscheidung der Verfassung auch Handlungspflichten des Staates zur Folge hat¹⁸. Im Hinblick auf den Schutz von Dritten leuchtet diese Schutzpflicht sofort ein. Anders ist dies beim Schutz des Autofahrers selbst. Hier stellt sich die Frage, inwiefern der Staat den Autofahrer bevormunden und ihn streng genommen vor sich selbst schützen darf. Dabei drängt sich eine Parallele zu der vor einigen Jahrzehnten kontrovers geführten Diskussion um die Einführung der Gurtpflicht für Autofahrer und der Helmpflicht für Motorradfahrer durch § 21a StVO auf. Dass es vernünftig ist, den Gurt anzulegen oder einen Helm zu tragen, steht außer Frage. Genauso vernünftig ist es im Zukunftsszenario, sich autonom fahren zu lassen. Doch kann das ein verfassungsrechtlich relevantes Argument sein?

Die Einführung der Gurtpflicht wurde mit dem Argument kritisiert, dass staatliche Eingriffe in Freiheitsrechte nur im Gemeinwohlinteresse, jedoch nicht zur Förderung der privaten Glückseligkeit des Einzelnen zulässig seien¹⁹. Demgemäß bemühte sich auch das BVerfG in seinem Urteil zur Schutzhelmpflicht für Kraftstofffahrer zu betonen, dass diese sich keineswegs nur selbst schaden, sondern dass Unfälle mit schweren Kopfverletzungen auch erhebliche Auswirkungen auf die Allgemeinheit in Form von Rettungsmaßnahmen und ärztlicher Versorgung hätten²⁰. Ebenso führt es aus, dass „wenn die Folgen eines im öffentlichen Straßenverkehr eingegangenen, berechenbaren und hohen Risikos die Allgemeinheit schwer belasten, es für den einzelnen zumutbar [ist], dieses Risiko durch einfache, leicht zu ertragende Maßnahmen zu senken“²¹. Dies könnte in Bezug auf Verbot des Selbstfahrens problemlos in gleicher Weise vertreten werden. In der Zukunft wird das autonome Fahren dem Selbstfahren in Sachen Schnelligkeit und Bequemlichkeit in nichts nachstehen, sodass dessen Inanspruchnahme nicht als großes Opfer gewertet werden kann. Da jedoch beim Autofahren generell die Gefahren für Dritte eindeutig höher sind, als beispielsweise beim Motorradfahren ohne Helm, ist es fraglich, ob man sich bei einer Begründung eines eventuellen Verbots überhaupt auf das eher dünne Eis der Vernunft und des Selbstschutzes begibt. Es ist wahrscheinlicher, dass man sich auf das Argument des Schutzes Dritter stützen wird, wobei im Hinblick auf einige der jüngsten mit Autos durchgeführten Anschläge auch ein Bezug zum Schutz vor Terror nur allzu leicht zu konstruieren ist. Doch allein die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten reicht bei überlegener Sicherheit des autonomen Fahrens bereits als verfassungsrechtliches Argument aus. Es läge damit ein Gemeinwohlinteresse vor, das zur Rechtfertigung dieses Eingriffs herangezogen werden könnte.

D. Abwägung und Fazit

Mit Blick auf die Entscheidungen des BVerfG zur Gurt- und Helmpflicht wird klar, dass ein künftiges Gesetz zum Verbot des Selbstfahrens juristisch durchaus haltbar wäre. In Form von Art. 14 GG stehen auf der Seite der Autofahrer in diesem Fall jedoch gewichtigere verfassungsrechtliche Argumente zur Verfügung als den damaligen Beschwerdeführern, die sich nur auf die allgemeine Handlungsfreiheit stützen konnten. Voraussetzung dafür ist freilich, dass die betroffenen Autofahrer Eigentümer eines Kfz sind und dieses im Vertrauen auf die Nutzungsmöglichkeit erworben haben. Denn ein Verbot könnte durchaus auch dergestalt ergehen, dass zwar der Verwendung bereits zugelassener, selbst steuerbarer Kfz Bestandskraft zukommt, künftig

¹² Epping, Grundrechte, 7. Aufl. 2017, Rn. 560.

¹³ St. Rspr. BVerfGE 6, 32 [36]; 74, 129 [151]; 75, 108 [154]; 80, 137 [152].

¹⁴ BVerfGE 54, 143.

¹⁵ BVerfGE 80, 137 [152].

¹⁶ Eingehend dazu Röthel, Grundrechte in der mobilen Gesellschaft, 1997, S. 175.

¹⁷ Zur früher vertretenen Persönlichkeitskernthese statt vieler: Peters, Festschrift für Rudolf Laun, 1953, S. 669 [673].

¹⁸ BVerfGE 142, 313; 39, 1; 115, 320.

¹⁹ Lisker, Freispruch für „Gurtmuffel“ – Ein Polizeiproblem?, NJW 1985, 3053 [3054].

²⁰ BVerfG, NJW 1982, 1276, zur Gurtpflicht siehe: BVerfG, NJW 1987, 180.

²¹ BVerfG, NJW 1982, 1276.

aber nur noch autonome Fahrzeuge zugelassen werden dürften. Diese Altfahrzeuge dürften dann in Zukunft vergleichbar zu heutigen Oldtimern sein, deren Verwendung im Straßenverkehr trotz sicherheitstechnischer Nachteile im Vergleich zu modernen Kfz erlaubt ist.

Auf der anderen Seite erscheint auch ein Beibehalten der Freiheit selbst fahren zu dürfen juristisch gut vertretbar, insbesondere im Hinblick auf zu erwartende Fortschritte in Sachen Assistenz- und Sicherheitssysteme. Eine endgültige Abwägung ist aufgrund der großen Unsicherheiten, was die Automobilentwicklung in den kommenden Jahrzehnten betrifft, allerdings noch nicht möglich. Doch auch wenn die Problematik noch in weiter Ferne liegt, so wird sie doch mit großer Wahrscheinlichkeit relevant werden. Dieser Beitrag soll daher als Denkanstoß darüber verstanden werden, was für gesellschaftliche Debatten und Umwälzungen die Fortentwicklung des autonomen Fahrens hervorrufen kann. Wie die Debatten in der Zukunft genau geführt werden, wird sich zeigen. Es wird jedoch klar, dass die juristischen Argumente auf keiner Seite wirklich zwingend sein werden, sodass die Entscheidung, ob die Bürger weiterhin selbst fahren dürfen, in einer breiten gesellschaftlichen Debatte getroffen und nicht rein verfassungsrechtlich ausgetragen werden sollte. Dass die Abwägung Sicherheit gegen Freiheit im Straßenverkehr durchaus auch zugunsten der Freiheit ausgehen kann, zeigt zumindest im Moment die wieder aufgebrandete Diskussion um ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen²². Im Streit um das autonome Fahren haben beide Seiten verfassungsrechtliche Argumente auf ihrer Seite und somit obliegt es den Politikern der Zukunft einen von der Bevölkerung akzeptierten Mobilitätsentwurf hinsichtlich des Selbstfahrens auszuarbeiten. Persönlich würde der Verfasser ein Verbot des Selbstfahrens sehr bedauern.

²² Siehe bspw. „Auf 180 wegen 130“ unter <https://www.tagesschau.de/inland/tempolimit-109.html> (zuletzt aufgerufen am 8.4.2019).