

Ein Gesetz für autonome Fahrzeuge

Die Bundesregierung will es ermöglichen, dass Kraftfahrzeuge ganz ohne menschliche Bedienung am Straßenverkehr teilnehmen (sog. vollautonome Fahrzeuge). Sie ist allerdings der Auffassung, dass den Fahrzeugherstellern gesetzliche Vorgaben gemacht werden sollen, wie die Fahrzeuge in bestimmten Situationen reagieren. Ziel soll es dabei insbesondere sein, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und Verkehrsverstößen so gut wie möglich vorzubeugen, notfalls auch durch Abschreckung.

Um das Gesetz schnell nach der letzten Bundestagswahl ordnungsgemäß zu verabschieden, reicht die Bundesregierung einen dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) entstammenden Gesetzentwurf Mitte Dezember 2021 ein. Aufgrund mangelnder personeller Ressourcen hatte das BMJV diesen Entwurf jedoch nicht selbst erarbeitet, sondern die Rechtsanwaltskanzlei „ABC“ beauftragt. Diese erstellte kurzfristig einen ausformulierten und begründeten Gesetzentwurf, welcher von der Bundesregierung unverändert übernommen und in den Bundestag, nach Zuleitung an den Bundesrat, eingebracht wurde. Nach ansonsten ordnungsgemäßem Gesetzgebungsverfahren und unter Einhaltung des Zitiergebotens wird das *Gesetz zur Regelung der Programmierung vollautonomer Personenfahrzeuge* („PPG“) Mitte Januar ausgefertigt und verkündet.

In dem Gesetz heißt es u. a.:

§ 1 (1) Vollautonome Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die gänzlich fahrerlos am Straßenverkehr teilnehmen und vollständig durch Software und/oder andere technische Einrichtungen gesteuert werden. Personenfahrzeuge sind nur solche, die in der konkreten Situation menschliche Insassen befördern. [...]

(4) Hindernisse sind Menschen oder Sachen, die sich in der Fahrlinie vor dem Fahrzeug befinden. [...]

(6) Ausnahmesituationen im Sinne dieses Gesetzes sind Verkehrssituationen, in denen

- 1. das Fahrzeug errechnet, dass mit Sicherheit eine Kollision mit einem Hindernis nur durch Umlenken verhindert werden kann, dadurch jedoch mit Sicherheit eine Kollision mit einem anderen Hindernis einträte und*
- 2. keine Zeit besteht, eine Entscheidung eines Fahrzeuginsassen herbeizuführen.*

§ 5 (1) Wer vollautonome Fahrzeuge herstellt, hat insbesondere durch entsprechende Programmierung geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass diese als Personenfahrzeuge in Ausnahmesituationen so steuern, dass

- 1. als Hindernisse Sachen anstatt Menschen erfasst werden,*
- 2. bei mehreren Menschen:
 - a) die kleinstmögliche Zahl an Menschen erfasst wird,*
 - b) bei einer gleichen Anzahl an Menschen vorrangig erfasst wird, wer durch verkehrsrechtswidriges Verhalten den Unfall herbeigeführt hat. [...]**

(2) Wer ein vollautonomes Fahrzeug herstellt oder in Verkehr bringt, das nicht den Vorgaben dieser Vorschrift entspricht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.“

Die A-AG ist ein Unternehmen der Automobilindustrie mit Sitz in Freiburg im Breisgau, deren Anteile zu zwei Dritteln der mauretanische Staatsangehörige K und zu einem Drittel dessen deutsche Ehefrau E innehaben. Die A arbeitet an der Entwicklung vollautonomer Fahrzeuge und möchte innerhalb der nächsten zwei Jahre ihr erstes Modell auf den europäischen Markt bringen. Daher erhebt die A, vertreten durch ihren Vorstand, mit ordnungsgemäß begründetem, schriftlichem Antrag durch ihren Prozessbevollmächtigten im Februar 2022 gegen § 5 Abs. 1 PPG Verfassungsbeschwerde beim BVerfG.

A trägt erstens vor, die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Programmierung seien unzulässig. Diese moralischen Fragen könne man nicht regeln. A habe zudem ein Gewissen und damit das Recht, die hier nötigen ethischen Entscheidungen eigenständig zu treffen. Ferner sei die Regelung mit ihrer Berufsfreiheit unvereinbar. Wenn sie die Fahrzeuge auf optimalen Insassenschutz programmieren könnte, hätten ihre Produkte – was zutrifft – größeren Erfolg am Markt. Zudem seien auch Grundrechte der Insassen vollautonomer Fahrzeuge verletzt; beispielsweise könne die Kollision mit einem Haus statt mit einem Menschen lebensgefährlich für die Insassen sein. Außerdem seien auch die Rechte anderer potentieller Verkehrsteilnehmer*innen verletzt, unter anderem weil zweifelhaft sei, wie das Fahrzeug auf die Schnelle beurteilen können soll, wer sich verkehrsrechtswidrig verhalten hat. Es könne daher nicht sichergestellt werden, dass den jeweiligen Verkehrsteilnehmer*innen der Verkehrsverstoß auch persönlich vorwerfbar ist. Die Regelung verstoße deshalb gegen das Schuldprinzip und den Gleichheitssatz. Die Entscheidung über die Programmierung solle also am besten den Herstellern selbst überlassen werden.

Aufgabe: Wie wird das BVerfG entscheiden?

Hinweise: 1. Das PPG enthält – neben den oben genannten §§ – nur rechtmäßige Vorgaben zur Steuerung der Fahrzeuge in allen sonstigen denkbaren Verkehrskonstellationen.

2. Bis auf die Frage der Beurteilung, wer sich verkehrswidrig verhalten hat, ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge die entsprechenden Situationen immer zutreffend erfassen.
3. Von der Erforderlichkeit einer bundesgesetzlichen Regelung (Art. 72 Abs. 2 GG) ist vorliegend auszugehen.
4. Normen des Unionsrechts (insbesondere der GRCh), des Landesverfassungsrechts und des Völkerrechts sind *nicht* zu berücksichtigen.
5. Im Übrigen ist auf alle aufgeworfenen Fragen umfassend, ggf. hilfsgutachtlich, einzugehen.

Formale Vorgaben:

Der Umfang der Bearbeitung (exklusive Deckblatt mit Eigenständigkeitserklärung, Titelseite, Gliederung und Literaturverzeichnis) darf insgesamt 40 000 (inkl. Leerzeichen und Fußnoten) nicht überschreiten. Beim Gebrauch geschlechtergerechter Sprache, stehen 45 000 Zeichen zur Verfügung, wenn eine der folgenden Formulierungen konsequent verwendet wird:

1. Doppelnennung femininer und maskuliner Formen: Schüler und Schülerinnen
2. Genderstern: Schüler*innen
3. Binnen-I (wortinterne Großschreibung): SchülerInnen
4. Gender-Gap (Unterstrich; Doppelpunkt): Schüler_innen; Schüler:innen
5. Schrägstrich ohne Ergänzungsstrich: Schüler/innen

Die Benutzung von geschlechtsneutralen Ausdrücken (z.B. Mensch), Sachbezeichnungen (z.B. Staatsoberhaupt), Substantivierungen des Partizips I, des Partizips II und Adjektiven im Plural (z.B. die Studierenden, die Gewählten) oder des generischen Femininums ist möglich, führt aber ohne den zusätzlichen konsequenten Gebrauch einer der zuvor genannten Formulierungen (1.–5.) nicht zu einer höheren Zeichenzahl, es bleibt folglich in dem Fall bei 40 000.

Der Arbeit sind folgende Dokumente voranzustellen bzw. beizufügen: Deckblatt (mit Matrikelnummer und dem ILIAS-Kürzel), Inhalts- und Literaturverzeichnis, Gliederung, Eigenständigkeitserklärung. Das **Deckblatt** und die **schriftliche, persönlich unterschriebene Eigenständigkeitserklärung** sind lediglich lose beizulegen. Die **Titelseite muss die Angabe der Matrikelnummer, das ILIAS-Kürzel und die tatsächliche Zeichenzahl enthalten** und mit der Hausarbeit fest verbunden sein.

Die Hausarbeit ist am Ende der Bearbeitung nicht mit dem eigenen Namen, sondern lediglich mit der **Matrikelnummer** zu unterzeichnen. Im Übrigen ist auf keiner Seite der Hausarbeit der Name anzugeben.

Das Layout für den Haupttext der Arbeit ist wie folgt zu gestalten:

- Schrift: Times New Roman
- Schriftgröße: 12 pt
- Zeilenabstand: 1,5
- Textausrichtung: Blocksatz (Silbentrennung: an)
- Rand: Links 1,5 cm; Rechts 7 cm; Oben/Unten 1,5 cm
- Fußnoten Schriftgröße: 10 pt

- Fußnoten Zeilenabstand: 1,0
- Fußnoten Textausrichtung: Blocksatz

Die Seiten der Bearbeitung sind in der Fußzeile zu nummerieren. In der Kopfzeile ist auf jeder Seite der Arbeit die Matrikelnummer anzugeben. Es wird darauf hingewiesen, dass das Nichteinhalten formaler Vorgaben zu Punktabzügen führen kann.

Abkürzungen, die über die üblichen Abkürzungen (wie etwa: BVerfG, bspw., i. V. m.) hinausgehen (wie etwa im Stil des Palandt), sind unzulässig. **Literaturnachweise** in den Fußnoten enthalten mindestens die Angabe d. Autor*in und eine sinntragende Abkürzung des Titels. Nachweise von Zeitschriftenbeiträgen enthalten mindestens den Namen d. Autor*in sowie die genaue Fundstelle des Beitrags. Die Nachweise zur Rechtsprechung enthalten mindestens den Namen des Gerichts sowie die genaue Fundstelle unter Angabe der konkreten Randnummer. Hinter den Fußnoten sind Punkte zu setzen; darüber hinaus sind in sinnvoller Weise Leerzeichen einzusetzen; auch zwischen mehrteiligen Abkürzungen (bspw. „i. V. m.“ oder „z. B.“) sowie zwischen § / Abs. / Art. / ... und der jeweiligen Ziffer ist ein Leerzeichen zu setzen. Bei Unsicherheiten können Sie sich jederzeit an eine*n der wissenschaftlichen Mitarbeiter*innen des Lehrstuhls von Prof. Dr. Silja Vöneky wenden.

Abgabe der Hausarbeit:

Die Hausarbeit ist in ausgedruckter Form und als elektronische Datei im Word-Format abzugeben.

In gedruckter Form darf die Hausarbeit nur einmal eingereicht werden. Das doppelte und/oder mehrfache Einreichen der Arbeit kann als Täuschungsversuch gewertet werden. In jedem Fall muss sich bereits aus dem Dateinamen die Matrikelnummer sowie das ilias-Kürzel des*der Bearbeiter*in ergeben. Eine Abgabe der elektronischen Datei mittels E-Mail ist nicht gestattet.

Die Abgabe der Hausarbeit hat spätestens am **26.04.2022** zu erfolgen.

Eine postalische Einsendung ist über die folgende Adresse möglich:

Institut für Öffentliches Recht

Abteilung 2 (Völkerrecht und Rechtsvergleichung) Prof. Dr. Silja Vöneky

Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

Werthmannstraße 4

79098 Freiburg im Breisgau

Zur Fristwahrung ist die Angabe auf dem Poststempel maßgeblich.

Die elektronischen Versionen der Hausarbeiten sind vor Ablauf der Frist (26. April 2022, 23:59 Uhr) auf ILIAS in dem speziell hierfür eingerichteten Kurs „SS 2022 - Übung für Anfänger im Öffentlichen Recht - LS Vöneky – Abgabebereich“ hochzuladen.

Der Kurs ist über den folgenden Link abrufbar:

https://eklausur.uni-freiburg.de/goto.php?target=crs_5636&client_id=exam

Passwort: **KSG 2021**