

Krisenkommunikation



Roger Seiler

Liebe Leserin, lieber Leser

Erinnern Sie sich noch an Beatrice Tschanz, die damalige Medienchefin der Swissair? Sie hatte die undankbare Aufgabe, die Öffentlichkeit über die Flugzeugkatastrophe bei Halifax zu informieren. Es ist ihr gelungen, diese und in der Folge weitere Hiobsbotschaften der Swissair ruhig, klar und mit der gebotenen Empathie zu kommunizieren. Ein Beispiel besonders schlechter Krisenkommunikation stand am Anfang des Falles der Berliner Mauer 1989. Günter Schabowski, der Sprecher des Politbüros der SED, gab an einer Pressekonferenz aufgrund eines Missverständnisses und schlechter Vorbereitung versehentlich die sofortige Reisefreiheit aller DDR Bürger bekannt. Stunden später strömten Tausende nach West-Berlin.

Krisenkommunikation als Teil des umfassenden Krisenmanagements meint die verbale und nonverbale Vermittlung von Informationen vor, während und nach einer Krise an alle beteiligten Zielgruppen, um Schäden an einem Schutzgut zu verhindern oder zumindest zu begrenzen. Ziel der Krisenkommunikation ist es, Informationen zur Krise und deren Auswirkungen rasch und präzise zu vermitteln und damit die Meinungs- und Deutungshoheit zu erhalten oder zurückzugewinnen. So soll die Wahrnehmung der Betroffenen und der Öffentlichkeit in die gewünschte Richtung gelenkt werden, um letztlich negative Auswirkungen zu verhindern oder zu beschränken. Besonders wichtig ist dabei der Einbezug der Medien als Multiplikatoren von Informationen und Meinungen.

Krisenkommunikation erfolgt in drei Phasen: Gerade weil Krisen unerwartet auftreten und rasches Handeln erfordern, muss (1.) ein Einsatz gut vorbereitet sein. Mit einer im Voraus bestimmten Organisationsstruktur kann im Krisenfall dann über vorberei-

tete Kanäle und bereitgehaltene Ressourcen ohne Zeitverlust gehandelt werden (2.). Nach Bewältigung der Krise gilt es (3.), gemachte Erfahrungen auszuwerten und in eine neue Krisenvorbereitung einfließen zu lassen, insbesondere aber auch in sorgfältiger Kommunikationsarbeit die Beurteilung der Krise, ihrer Ursachen und Auswirkungen in der Öffentlichkeit bzw. bei den Zielgruppen gezielt zu beeinflussen, damit Letztere nach Möglichkeit die Perspektive der eigenen Organisation zu diesen Fragen übernehmen.

Kommunikation ist viel mehr als nur der Gebrauch von Worten. Studien haben herausgefunden, dass 55 % der Wirkung einer Präsentation vor einer Gruppe durch die Körpersprache bestimmt wird, 38 % durch die Stimmlage und nur 7 % durch den Inhalt des Vortrags. Die Art und Weise, wie eine Kommunikation erfolgt, ist also mindestens ebenso entscheidend wie deren konkreter Gehalt. Idealerweise erfolgt die Kommunikation in einer Krise rasch, aber nicht überhastet, sachlich, transparent, mit beschränktem und einfachem Inhalt und dabei konsistent, d.h. aus einer Quelle, ohne Widersprüche und kontinuierlich. Es gilt, zu keinem Zeitpunkt ein Informationsvakuum entstehen zu lassen. Ansonsten droht dieses durch Dritte gefüllt zu werden. Das Ziel liegt darin, die Informationshoheit zu erreichen und zu behalten.

Ich wünsche Ihnen besinnliche und erholsame Feiertage und ein krisenfreies 2024.

Roger Seiler
Rechtsanwalt und Notar

Inhalt

- Krisenkommunikation
- Autonomes Fahren
- Wir begrüßen Rechtsanwältin Irene Koch
- Karin Koch Wick verlässt Fricker Seiler Rechtsanwälte
- Unser Rechtspraktikant Patrik Burri

Autonomes Fahren – Gesetzgeberische Herausforderungen

Die technischen Entwicklungen machen auch vor dem Gebiet der Mobilität nicht Halt. Autos werden mit immer neueren und immer raffinierteren Assistenzsystemen ausgestattet und als Fernziel peilen die Autohersteller das autonome Fahren an. Diese Entwicklung stellt auch die Gesetzgebung vor grosse Herausforderungen.

Im Zusammenhang mit dem autonomen (oder automatisierten) Fahren wird allgemein zwischen den folgenden Stufen unterschieden¹:

- **Stufe 0 – Nicht automatisiert:**
Das Fahrzeug ist ausschliesslich mit Warnsystemen ausgerüstet.
- **Stufe 1 – Assistent:**
Das System übernimmt entweder die Längsführung (Tempomat) oder die Querspurführung (Spurassistent) des Fahrzeuges, während der Fahrer die jeweils andere übernimmt. Das System muss dauerhaft überwacht und die Kontrolle jederzeit übernommen werden können.
- **Stufe 2 – Teilautomatisiert:**
Das System kann für eine gewisse Zeit oder in speziellen Situationen sowohl die Querspur- als auch die Längsführung des Fahrzeuges übernehmen. Die Fahrerin muss das System aber dauerhaft überwachen und jederzeit in der Lage sein, die Steuerung sofort zu übernehmen.
- **Stufe 3 – Bedingt automatisiert:**
Analog Stufe 2. Jedoch ist eine dauerhafte Überwachung des Systems nicht mehr notwendig. Der Fahrer muss aber in der Lage sein, auf Anforderung des Systems mit einer ausreichenden Zeitreserve die Kontrolle des Fahrzeuges wieder zu übernehmen.

- **Stufe 4 – Hochautomatisiert:**
Das Fahrzeug kann in einem definierten Anwendungsfall (z.B. Fahren auf Autobahnen) alle Situationen automatisch bewältigen. Die Fahrerin muss vor Beendigung des Anwendungsfalls zur Übernahme der Fahraufgabe aufgefordert werden. Kommt sie dem nicht nach, muss das Fahrzeug einen risikominimalen Zustand einnehmen (z.B. auf dem Pannestreifen der Autobahn).
- **Stufe 5 – Vollautomatisiert:**
Auf dieser Stufe ist für die gesamte Fahrt kein Fahrer mehr notwendig. Das System übernimmt die Fahraufgabe vollständig.

Aus rechtlicher Sicht unproblematisch und durch die heutigen Gesetzesbestimmungen abgedeckt sind die Phasen 0–2, bei denen die Verantwortung über das Fahrzeug vollständig bei der Fahrerin liegt. Die Stufen 3–5 hingegen stellen die Gesetzgebung vor einige Herausforderungen.

Ein erster Schritt:

Fahrerassistenzsysteme werden Pflicht

Die Ausrüstung von Fahrzeugen wird von der EU in einer Verordnung geregelt. Diese Verordnung wurde nun dahingehend angepasst, dass die Ausrüstung von neuen Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen (FAS) Pflicht wird. Die Schweiz hat diese Anpassungen übernommen und bereits einige FAS als Pflichtausrüstung eingeführt. Weitere folgen. Aktuell sind unter anderem seit Juli 2022 für neue Typen bzw. ab Juli 2024 für alle neuen Fahrzeuge die Einführung einer Pflicht für folgende FAS vorgesehen (teilweise für alle Fahrzeuge, teilweise für Personenkraftwagen, teilweise für Lastwagen + Busse)²:

- Notbrems-Assistenzsystem
- Spurhalteassistent
- Unfalldatenschreiber
- Intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- Müdigkeitswarner und Aufmerksamkeitsüberwacher
- Rückfahrassistent
- Schutz gegen Cyberangriffe
- Alkohol-Sperrsystem (nur Vorbereitung zum späteren Einbau)

Im Bereich der Fahrerassistenzsysteme, welche die Stufen 1, 2 und auch 3 betreffen, sind somit bereits diverse Änderungen umgesetzt bzw. in die Wege geleitet. Anders und auch herausfordernder stellt sich die Situation betreffend die Phasen 3–5 dar.

Vielfältige Problemstellungen und Herausforderungen

Aktuell ist im internationalen Strassenverkehrsrecht vorgeschrieben, dass die Fahrerin das Fahrzeug jederzeit beherrschen muss, wobei diese Voraussetzung auch beim Einsatz von FAS erfüllt ist, sofern der Fahrer das System übersteuern oder ausschalten kann und nach wie vor die volle Verantwortung für Kontrolle des Fahrzeuges trägt. Im Hinblick auf hoch- und vollautomatisiertes Fahren (Stufen 4 + 5) muss insbesondere geklärt werden, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit die mit diesen Stufen einhergehende Entlastung der Fahrerin erfolgen kann. Es stellt sich insbesondere die Frage, welches Sicherheitsniveau das automatisierte Fahrzeug erreichen muss und welche Anforderungen an die entsprechenden Nachweise die Hersteller zu erfüllen haben. Somit können hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge erst zugelassen werden,

¹ www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/stufen-der-automatisierung.html

² Gesamtübersicht siehe: www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/fahrerassistenzsystem.html

wenn die nötigen Nachweise vorliegen und auch international ein entsprechender Rechtsrahmen entwickelt wurde. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dazu auf seiner Homepage einen Leitfaden mit den wichtigsten rechtlichen Aspekten im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren publiziert. Im Sinne einer beispielhaften Aufzählung stellen sich unter anderem folgende Fragen³:

- Wer haftet oder ist strafbar, wenn durch ein defektes Automatisierungssystem ein Unfall verursacht wird?
- Welchen Nebentätigkeiten kann die fahrerführende Person nachgehen, wenn das Automatisierungssystem die Fahraufgaben übernimmt?
- Dürfen Personen im Besitz von automatisierten Fahrzeugen ein Update der Fahrzeugsoftware ablehnen?
- Können automatisierte Fahrzeuge durch einen Zugriff von aussen manipuliert werden?
- Wie wird der Datenschutz beim Einsatz von automatisierten Fahrzeugen geregelt?
- Müssen Fahrzeuge untereinander vernetzt sein?
- Wie werden Personen auf die Führung von automatisierten Fahrzeugen vorbereitet?
- Was passiert, wenn ein automatisiertes Fahrzeug entscheiden muss, welche Person Opfer eines Unfalls wird?

Damit das nationale Recht mit den technischen Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens Schritt halten kann, ist der Bund und dort insbesondere das ASTRA unter anderem in folgenden Bereichen aktiv⁴:

- Forschung Insbesondere Forschungspakte «ASTRA-Auswirkungen des automatisierten Fahrens» und «SIV – Verkehr der Zukunft 2060».
- Pilotversuche ermöglichen und begleiten: Erste Bewilligungen für Pilotversuche wurden bereits 2015 und 2016 erteilt (z.B. für ein selbstfahrendes Postauto in Sion).
- Datenverkehr und -sicherheit: Dabei geht es unter anderem um den Aufbau einer nationalen Dateninfrastruktur und die Erstellung eines verkehrsträgerübergreifenden und vernetzten Verkehrsmanagements.
- Mitarbeit in internationalen Gremien.
- Anpassung Strassenverkehrsrecht: Der rechtliche Rahmen für das autonome Fahren wurde durch eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) grundsätzlich geschaffen. Dabei hat der Bundesrat insbesondere die Kompetenz erhalten, die konkreten Regelungen zukünftig auf Verordnungsstufe zu erlassen. Auch wurden die Rahmenbedingungen festgelegt, die der Bundesrat bei der Ausübung dieser Kompetenz zu beachten hat. Weiter wurde die rechtliche Basis dafür geschaffen, damit das ASTRA Versuche mit vollautomatisierten Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen bewilligen kann. Die eidgenössischen Räte haben die SVG-Revision Frühlingsession 2023 verabschiedet.

Gestützt auf die erwähnte SVG-Revision hat der Bundesrat am 18. Oktober 2023 den Entwurf der Verordnung über das automatisierte Fahren (AFV) in die Vernehmlassung geschickt⁵. Darin werden die Voraussetzungen zu Zulassung von Fahrzeugen mit Automatisierungssystemen geregelt. Gemäss Ver-

ordnungsentwurf dürfen Lenkerinnen und Lenker neu nach Aktivierung des Automatisierungssystems die Lenkvorrichtung loslassen und müssen den Verkehr sowie das Fahrzeug nicht mehr dauernd überwachen. Sie müssen aber bereit sein, die Fahrzeugbedienung jederzeit wieder selbst zu übernehmen, wenn sie vom System dazu aufgefordert werden oder das System an seine Grenzen gelangt. Weiter soll das automatisierte Parkieren ohne Anwesenheit eines Fahrzeuglenkenden auf dafür definierten und signalisierten Parkierungsflächen möglich werden.

Wie Sie sehen können, wurden im Bereich des autonomen Fahrens bereits mannigfaltige Bemühungen unternommen, um den Anschluss an die technische Entwicklung nicht zu verlieren und den rechtlichen Rahmen dafür bereitstellen zu können. Es bleiben aber noch viele weitere zu klärende Fragen, welche die Politik, aber auch die Fahrzeughersteller in den kommenden Jahren noch beschäftigen werden. Es ist noch viel zu tun, bis das vollautomatisierte Fahren Wirklichkeit wird.

Matthias Fricker, Rechtsanwalt

³ Das Dokument mit den Antworten zu den aufgeworfenen Fragen finden Sie auf unserer Homepage www.frickerseiler.ch oder unter www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/abteilung_strassennetzeallgemein/faq-automatisiertes-fahren.pdf.download.pdf/FAQ%20automatisiertes%20Fahren%20-%20Rechtliche%20Aspekte.pdf

⁴ vgl. im Detail www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/aktivitaeten-des-bundes-.html

⁵ Den Vernehmlassungsentwurf finden sie auf unserer Homepage www.frickerseiler.ch

RECHTSANWÄLTE



Wir begrüßen Rechtsanwältin Irene Koch

Kurzporträt

Geboren 1985
Anwaltspatent seit 2011
E-Mail: i.koch@frickerseiler.ch

Werdegang

- Matura Kantonsschule Wohlen 2005 (Schwerpunkt Wirtschaft und Recht)
- Master of Law Universität Luzern 2010
- Praktika am Bezirksgericht Muri und in der Advokatur 2010–2011
- Anwaltspatent des Kantons Aargau 2011
- Rechtsanwältin bei chkp., Muri 2011–2013
- Rechtsanwältin beim Schweizerischen Bauernverband, Agriexpert, Brugg 2013–2015
- Selbständige Anwaltstätigkeit in der Kanzlei Frauchiger Häfliger Koch Anwälte, Wohlen 2015–2023

Mandate und Mitgliedschaften

- Aargauischer und Schweizerischer Anwaltsverband
- Vorstandsmitglied Schweizerische Gesellschaft für Agrarrecht
- Fachperson Vermittlungsstelle des Schweizerischen Bäuerinnen- und Landfrauenverbandes
- Mitglied Schulkommission Kantonsschule Wohlen

Weitere Tätigkeitsgebiete

- Vorstandsmitglied Verein Kinderheim St. Benedikt, Hermetschwil
- Vorstandsmitglied Verein Altersheim St. Martin (Solino), Boswil

Bevorzugte Tätigkeiten

- Scheidungsrecht
- Bäuerliches Boden- und Pachtrecht
- Ehe-, Partnerschafts- und Konkubinatsrecht
- Erbrecht
- Allgemeines Vertragsrecht

Dr. Kurt Fricker

Rechtsanwalt

lic. iur. Roger Seiler

Rechtsanwalt und Notar

lic. iur. Matthias Fricker

Rechtsanwalt
Fachanwalt SAV Strafrecht

Irene Koch

MLaw, Rechtsanwältin

Dr. Samuel Egli

Rechtsanwalt

Sorenbühlweg 13
5610 Wohlen
Telefon 056 611 91 00
wohlen@frickerseiler.ch

Kirchenfeldstrasse 8
5630 Muri
Telefon 056 664 37 37
muri@frickerseiler.ch
www.frickerseiler.ch

Karin Koch Wick verlässt Fricker Seiler Rechtsanwälte

Per Ende Oktober hat Frau Rechtsanwältin Karin Koch Wick unsere Kanzlei verlassen. Sie wird sich beruflich neu orientieren. Wir danken Karin Koch Wick für ihre stets sehr

kompetente und kollegiale Zusammenarbeit zugunsten unserer Klientinnen und Klienten und wünschen ihr für ihre Zukunft nur das Beste.

Unser Rechtspraktikant Patrik Burri

Seit Mitte September 2023 unterstützt Patrik Burri unsere Anwälte. Er ist in Ottenbach aufgewachsen und hat an der Universität St. Gallen Wirtschaft und Recht studiert. Nach dem Studienabschluss hat er Praktika

in einer Zürcher Wirtschaftskanzlei und bei der Aargauer Staatsanwaltschaft absolviert. In unserer Kanzlei holt er sich noch den letzten Schliff an praktischer Erfahrung, um Ende 2024 die Anwaltsprüfung abzulegen.