Verantwortungsverlagerungen und Versicherungsschutz – Das Beispiel des automatisierten Fahrens

Prof. Dr. Christian Armbrüster, Freie Universität Berlin

A. Einführung: Das autonome Fahrzeug als intelligenter Agent

Der Einsatz moderner Technik führt auf den verschiedensten Gebieten dazu, dass Handlungen, die herkömmlich von Menschen ausgeführt worden sind, nunmehr durch Maschinen übernommen werden. Im Gesundheitswesen geschieht dies etwa durch Operations- sowie Pflegeroboter, im Straßenverkehr durch autonome Fahrzeuge. Letztere sollen hier beispielhaft herangezogen werden, um die Folgewirkungen der Automatisierung für die zivilrechtliche Verantwortlichkeit und den Versicherungsschutz zu erörtern.

Der Individualverkehr als tatsächliches Massenphänomen und zugleich rechtlich stark regulierter Bereich betrifft jedes Individuum, das sich auf öffentliche Verkehrsflächen begibt, sei es als Kfz-Führer oder als sonstiger Teilnehmer am Straßenverkehr. Aus der Sicht des Einzelnen wie auch für den Versicherungssektor, insbesondere die Kfz-Haftpflichtversicherung, stellt sich die Frage, welche Konsequenzen daraus erwachsen, dass es im Kfz zwar noch ein Lenkrad gibt, dass der Wagen aber mehr oder minder automatisiert fährt. Kommt es hierdurch zu einer Verlagerung von Verantwortung? Sind nicht mehr der Fahrer und der Halter die Adressaten von Haftungsansprüchen derjenigen Personen, die durch einen Verkehrsunfall einen Personen- oder Sachschaden erleiden, sondern ist dafür vielmehr der Kfz- oder der Softwarehersteller haftbar? Welche Konsequenzen ergeben sich für die den jeweiligen Haftungsadressaten schützenden Versicherer?

Um diese Fragen soll es im Folgenden gehen. Tatsächlicher Ausgangspunkt ist der Befund, dass die Automatisierung von Kfz derzeit in geradezu rasanter Geschwindigkeit voranschreitet. Dabei wird hinsichtlich des Automatisierungsgrades zwischen assistiertem, teil-, hoch- und vollau-

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

tomatisiertem Fahren unterschieden;[1] im Folgenden werden die ersten drei Gruppen, sofern nicht rechtliche Unterschiede eine Differenzierung gebieten, unter dem Begriff „teilautomatisiert" zusammengefasst.

Mittlerweile sind teilautomatisierte Fahrzeuge bereits auf dem Markt verbreitet; dies gilt insbesondere für Fahrassistenten wie Einparkhilfen oder Geschwindigkeitssteuerungen. Der Einsatz vollautomatisierter Kfz auf regulär dem Individualverkehr gewidmeten Straßen ist auch in Deutschland nur noch eine Frage der Zeit. Die aus den USA berichteten Unfälle mit autonomen Fahrzeugen erweisen zwar, dass die Technik und der Umgang mit ihr noch kein sicheres Fahren ermöglichen; das Potential des autonomen Fahrens im Individualverkehr wird dadurch freilich nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Auch die Rechtsordnung reagiert auf den technologischen Wandel. So ist das Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968 (WÜ) jüngst überarbeitet worden. Nach der Neufassung ist es nicht mehr erforderlich, dass jeder Kfz-Führer „*dauernd*" bzw. „*unter allen Umständen*" (Art. 8 Abs. 5, 13 Abs. 1 S. 1 WÜ a.F.) sein Fahrzeug beherrschen können muss. Diese Anforderung ließe sich mit autonomen Kfz nicht mehr erfüllen. Freilich muss auch nach der Novellierung, die am 23.03.2016 in Kraft getreten ist,[2] der Führer eines autonom fahrenden Kfz in das Geschehen eingreifen können. Dies bedeutet, dass die Systeme jederzeit übersteuer- und abschaltbar sein müssen. Dies sehen die 2014 verabschiedeten ECE-Regeln[3] vor, in deren Folge das WÜ entsprechend novelliert worden ist.

B. Zivilrechtliche Verantwortung von Halter und Führer für autonome Fahrzeuge

I. Grundregeln

Die Frage, inwiefern es durch den Einsatz automatisierter Kfz zu einer Verlagerung von Verantwortung kommt, führt zunächst zu dem das deutsche Zivilrecht prägenden Grundsatz der verschuldensabhängigen Haf-

1 Eingehend *T. Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, Karlsruhe 2016, S. 6 ff.
2 Zum Umsetzungsgesetz s. BT-Drucks. 18/8951 und 18/9780.
3 Vgl. Economic Commission for Europe (ECE), Report of the sixty-eighth session of the Working Party on road traffic safety, 17.04.2014, ECE/TRANS/WP.1/145.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

tung. Nach jenem Grundsatz haftet derjenige für einen Schadens, der ihn schuldhaft herbeigeführt hat. Hinsichtlich des Verschuldens ist es für die Haftungsbegründung grundsätzlich unerheblich, ob der Schaden fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt worden ist; von leichtester Fahrlässigkeit (culpa levissima) bis hin zu Absicht (dolus directus 1. Grades) werden alle Stufen erfasst.

Im Straßenverkehr gelten diese Regeln uneingeschränkt für die deliktsrechtliche Haftung des Unfallverursachers (§ 823 Abs. 1 BGB; bei der Haftung wegen Schutzgesetzverletzung nach § 823 Abs. 2 BGB ist freilich die Verschuldensanforderung des Verbotsgesetzes zu beachten). Zur Deliktshaftung treten die speziellen, betragsmäßig gem. § 12 StVG begrenzten, straßenverkehrsrechtlichen Anspruchsgrundlagen der Fahrer- und der Halterhaftung nach dem StVG hinzu. Hinsichtlich des Fahrzeugführers greift der Grundsatz der verschuldensabhängigen Haftung ein; sie wird freilich durch eine widerlegliche Verschuldensvermutung verschärft (§§ 7, 18 Abs. 1 S. 2 StVG). Der Kfz-Halter unterliegt hingegen nach § 7 StVG einer Gefährdungshaftung. Sie sieht vor, dass der Halter bis zur Grenze einer Unfallverursachung durch höhere Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) auch für solche Schäden haftet, die er nicht zu vertreten hat. Demnach hat der Halter die sog. Betriebsgefahr zu tragen. Diese Gefahr kann sich insbesondere auf zweierlei Weise verwirklichen: durch (schuldhafte oder schuldlose) Fahrfehler des Kfz-Führers oder aber durch einen technischen Defekt am Kfz. Die Betriebsgefahr ist dem Halter deshalb auferlegt, weil die Teilnahme am Straßenverkehr mit Kfz Unfallrisiken mit sich bringt, für deren Realisierung derjenige einstehen soll, der für das Kfz verantwortlich ist. Der Umstand, dass dem Halter aus dieser Gefährdungshaftung keine existenziellen Risiken erwachsen, beruht auf der Kfz-Pflicht-Haftpflichtversicherung. Diese dient zwar primär dem Schutz der Unfallgeschädigten; als Sekundärzweck schützt sie aber zugleich das Vermögen der für den Unfall zivilrechtlich Verantwortlichen.[4]

Werden nun diejenigen Handlungen, die zum Betrieb eines Kfz im Straßenverkehr erforderlich sind, in mehr oder minder großem Umfang durch automatisierte Funktionen des Kfz übernommen, so bedeutet dies, dass menschliches Handeln durch Computer-Algorithmen – und damit durch „intelligente Agenten" – ersetzt wird. Wie aufgezeigt, knüpft freilich das zivilrechtliche Haftungssystem wesentlich an menschliches Verhalten an,

4 *Ch. Armbrüster*, Privatversicherungsrecht, Tübingen 2013, Rn. 1669.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

jedenfalls soweit es um die verschuldensabhängige Haftung des Kfz-Führers geht. Dies führt zu der Frage, welche Auswirkungen die Automatisierung auf die Anwendung der genannten Haftungsregeln hat. Jene Frage ist über die Verschuldenshaftung hinaus auch für die Gefährdungshaftung bedeutsam. Es gilt nämlich zu klären, ob dem Halter eines automatisierten Fahrzeugs überhaupt noch eine Betriebsgefahr zugerechnet werden kann.

II. Anwendung auf automatisiertes Fahren

1. Verschuldensabhängige Haftung des Kfz-Führers

Die verschuldensabhängige Haftung des Kfz-Führers wird durch automatisiertes Fahren in mehrfacher Hinsicht auf die Probe gestellt. Zum einen bedarf es der Klärung, ob die Verschuldensvermutung des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG auch bei autonomem Fahren eingreift. Zum anderen stellt sich die Frage, ob überhaupt noch ein haftungsrelevantes Verhalten des Kfz-Führers identifizierbar ist.

Bei der zuletzt genannten Frage geht es darum, welche Anforderungen an ein haftungsrelevantes menschliches Verhalten zu stellen sind. Kommt es zu einem Unfall, weil die automatisierte Steuerung eine Fehlfunktion aufweist, so fehlt es hinsichtlich des unmittelbar zum Schaden führenden Geschehensablaufs an einer menschlichen Handlung, an die ein Verschuldensvorwurf anknüpfen könnte. Bei konventionellen Kfz kann dies etwa ein vorfahrtswidriges Abbiegen, ein unterbliebenes Bremsen oder ein Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit sein, das den Unfall herbeiführt.

Im Schrifttum wird aus diesem Befund teils jedenfalls für vollautomatisierte Fahrzeuge gefolgert, dass es während der automatischen Steuerung dann an einem Kfz-Führer i. S. von § 18 Abs. 1 StVG fehle, wenn keine Überwachungspflicht bestehe.[5] Indessen hat auch in diesem Fall eine Person das autonom fahrende Kfz in Betrieb genommen und damit in Bewegung gesetzt; dies genügt aber, um die Eigenschaft als Kfz-Führer zu begründen.[6] Dieses weite, dem Unfallopferschutz dienende Verständnis erscheint auch deshalb sachgerecht, weil der Kfz-Führer keineswegs nur für

5 *Hammel* (Fn. 1), S. 211.

6 S. zum Ganzen eingehend *P. T. Schrader,* Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, S. 3537 (3540 f.).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

solche aktiven Handlungen sowie Unterlassungen haftbar ist, die unmittelbar zum Unfall geführt haben. Vielmehr kann auch unter weiteren Gesichtspunkten eine Haftung für menschliches Fehlverhalten in Betracht kommen.

Dies gilt zum einen für den Fall, dass der Kfz-Führer in einer kritischen Situation, in der ein Schaden droht, nicht in die automatisierte Steuerung eingreift. Wie eingangs ausgeführt, setzt die Zulassung eines Kfz zum Straßenverkehr seit der Novellierung des Wiener Übereinkommens voraus, dass eine solche Eingriffs- (oder „Übersteuerungs-")möglichkeit jederzeit besteht. Zum anderen kann eine Haftung bereits daran anknüpfen, dass der Kfz-Führer die Fahrt angetreten hat, obwohl das autonome Fahrsystem z.B. wegen eines unterbliebenen updates oder einer vorausgegangenen Beschädigung nicht funktionstüchtig war. In solchen Fällen kommt daher die Grundregel zum Zuge, dass eine haftungsrechtliche Verantwortung auch durch vorangehendes gefahrbringendes Tun (sog. Ingerenz) begründet werden kann.

Ein solcher Sachverhalt wäre etwa dann anzunehmen, wenn das Kfz mit einer Software ausgestattet ist, von der bereits vor Fahrtantritt bekannt war, dass sie fehlerhaft funktioniert. Ein Beispiel bietet der Fall des im März 2016 in den USA verunglückten Google-Fahrzeugs. Hier hatte Google eingeräumt, dass der Unfall auf einen Softwarefehler zurückzuführen war.[7] Wenn ein Kfz-Führer davon wissen musste, z.B. nachdem ihm der Softwarehersteller ein entsprechendes Update mit der Korrektur des Fehlers oder eine Warnung übermittelt hatte, kann an den Einsatz des automatisierten Fahrzeugs ein Verschuldensvorwurf anknüpfen. Ein weiteres Beispiel betrifft einen gleichfalls im März 2016 in den USA eingetretenen Unfall mit einem Tesla-Fahrzeug, bei dem der Fahrer ums Leben kam. Hier hatte das System die hohe weiße Außenwand eines Anhängers zusammen mit einer Radar-Signatur für ein hoch hängendes Straßenschild gehalten und daher nicht die gebotene Vollbremsung eingeleitet.[8] Bei diesem Sachverhalt dürfte ein Verschuldensvorwurf gegen den Kfz-Führer am ehesten an das unterlassene Eingreifen anknüpfen, da Tesla darauf hinweist, dass der Fahrmodus „Autopilot" das Kfz nicht zu einem selbstfahrenden macht.

---

7 http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-03/google-auto-selbstfahrend-unfall-technik (abgerufen am 10.11.2016).

8 http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-07/autonomes-fahren-tesla-unfall-model-s-autopilot-software (abgerufen am 10.11.2016).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Die Beispiele zeigen, dass der Einsatz automatisierter Kfz deren Führer keineswegs von der zivilrechtlichen Verschuldenshaftung befreit. Unfallopfer sind daher auch beim Einsatz autonomer Fahrsysteme geschützt, indem der Begriff des Kfz-Führers sowie das haftungsrechtlich relevante Verhalten weit verstanden werden. Dabei kommt dem Unfallopfer auch die Verschuldensvermutung des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG zugute.[9] Es ist nämlich keineswegs so, dass dann, wenn der Kfz-Führer das Kfz nicht mehr selbst steuert, sondern er diese Funktion dem automatisierten System überlässt, die Grundlage für jene Vermutung, die sich auf das eigenverantwortliche Verhalten des Kfz-Führers bezieht, entfallen würde. Vielmehr bestehen, wie dargelegt, verschiedene Anknüpfungspunkte für ein haftungsbegründendes menschliches Verhalten.

Was auf den ersten Blick nach einer unzumutbaren Belastung für den Kfz-Führer klingt, wird freilich in mehrerlei Hinsicht relativiert. Zunächst gilt es zu beachten, dass die Verschuldensvermutung widerleglich ist. Sofern ein Softwarefehler dem Kfz-Führer objektiv vor Fahrtantritt nicht erkennbar war und er auch in der konkreten zum Unfall führenden Situation keinen Anlass zu einem rechtzeitigen Eingreifen sehen musste, wird ihm der Entlastungsbeweis gelingen. Freilich werden an die Beweisführung insoweit strenge Maßstäbe anzulegen sein, da die jederzeitige Eingriffsmöglichkeit zugleich eine Pflicht begründet, sobald erkennbar wird, dass das automatisierte System eine Fehlsteuerung vornimmt.

Gelingt der Entlastungsbeweis nicht, so bewahrt der obligatorische Kfz-Haftpflichtversicherungsschutz den Fahrzeugführer vor einer Belastung des eigenen Vermögens. Dieser Schutz umfasst selbst grobe Fahrlässigkeit; allein bei Vorsatz ist der Versicherer gem. § 103 VVG leistungsfrei. Letzteres gilt, da es sich um einen subjektiven Risikoausschluss handelt, ungeachtet des § 117 Abs. 1 VVG auch gegenüber dem Unfallopfer, das sich in solchen Fällen an den Entschädigungsfonds (§ 12 PflVG; s. dazu noch unten sub I) halten muss.

9 *Bundesanstalt für Straßenwesen* (Hrsg.), Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, 2012, S. 19; http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/587/pdf/F83.pdf (abgerufen am 10.11.2016); *Hammel* (Fn. 1), S. 71 f.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

2. Gefährdungshaftung des Kfz-Halters

Klärungsbedürftig ist nunmehr noch die Halterhaftung. Wie erwähnt, hat der Halter im Rahmen der ihn treffenden straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung die sog. Betriebsgefahr zu tragen, die sich außer in einem Fahrfehler des Kfz-Führers auch in einem technischen Defekt manifestieren kann.

Dies führt zu der Frage, ob eine (Fehl-)Steuerung des Kfz durch ein autonomes Fahrsystem als ein derartiger Defekt anzusehen ist. Für Fahrassistenzsysteme wie etwa automatische Einparkhilfen wird dies in der Literatur bejaht.[10] Dasselbe soll für autonome Fahrsysteme gelten; auch bei ihnen sei es hinsichtlich der Betriebsgefahr unerheblich, ob der Unfall auf einen Fehler des automatisierten Systems oder aber auf eine fehlerhafte Handhabung des ordnungsgemäß funktionierenden Systems zurückzuführen ist.[11]

Diese Ansicht verdient Zustimmung. Für sie spricht entscheidend, dass es für den Geschädigten gleichgültig ist, ob das schädigende Ereignis auf menschliches Fehlverhalten oder auf einen technischen Defekt des Kfz einschließlich einer Fehlfunktion der autonomen Steuerung zurückzuführen ist. In allen diesen Fällen realisiert sich jeweils die Betriebsgefahr, für die nach der gesetzlichen Grundentscheidung der Halter einzustehen hat.

Die Erstreckung der Betriebsgefahr auf Fehlsteuerungen durch automatisierte Systeme lässt sich nicht nur von der Warte des Unfallopfers rechtfertigen. Sie erscheint auch mit Blick auf den dadurch belasteten Kfz-Halter angemessen. Dabei gilt es zu bedenken, dass der Kfz-Führer durch die automatisierten Fahrvorgänge von bestimmten eigenen Handlungen entlastet oder dass er dabei unterstützt werden soll.

Hier kommt ein Gedanke zum Tragen, der etwa auch die Zurechnung des Verhaltens Dritter (vgl. §§ 278, 831 BGB) oder die Regeln zur Haftungsprivilegierung des Arbeitnehmers sachlich rechtfertigt: Wer sich zur

---

10 *F. Albrecht,* Radarwarngeräte und andere verbotene Geräte zur Ankündigung von Verkehrskontrollen, DAR 2006, S. 186 (190); *Bundesanstalt für Straßenwesen* (Fn. 9), S. 18; http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2012/587/pdf/F83.pdf.

11 *Hammel* (Fn. 1), S. 32 ff.; *V. Gless/Janal*, JR 2016, S. 561 (571); *M. Jänich/P. T. Schrader/V. Reck*, Rechtsprobleme des autonomen Fahrens, NZV 2015, S. 313 (315); ebenso zum schweizerischen Recht *M. L. Lohmann/A. Rusch*, Fahrassistenzsysteme und selbstfahrende Fahrzeuge im Lichte von Haftpflicht und Versicherung, HAVE 2015, S. 349 (350 f.).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Erfüllung eigener haftungsgeneigter Tätigkeiten eines anderen bedient und die Vorteile dieser Ausdehnung des eigenen Handlungsradius wahrnimmt, der soll im Gegenzug auch die Verantwortung für Schäden übernehmen, die daraus erwachsen. Dieser Grundgedanke lässt sich auch auf die vom Halter zu tragende Betriebsgefahr für automatisierte Kfz beziehen. Der „andere", dessen der Halter sich bedient, ist beim autonomen Fahren nicht ein Mensch, sondern ein „intelligenter Agent".

C. Zivilrechtliche Verantwortung des Herstellers von automatisierten Fahrsystemen

I. Maßgebliche Tatbestände der Produkthaftung

Im Hinblick auf die Frage nach Verantwortungsverlagerungen ist es von besonderem Interesse zu untersuchen, inwieweit beim Einsatz intelligenter Agenten in Gestalt von automatisierten Fahrsystemen neben den oder gar anstelle der als Halter und Führer verantwortlichen Menschen andere Personen für einen Verkehrsunfall zivilrechtlich verantwortlich sind. Diese Frage lenkt den Blick auf die Produzenten- bzw. Produkthaftung, die in ihrer verschuldensabhängigen Variante aus § 823 BGB, in ihrer verschuldensunabhängigen Variante bei gleichzeitiger betragsmäßiger Beschränkung (§ 10 ProdHG) aus dem Produkthaftungsgesetz folgt. Insoweit kommt eine Haftung für Konstruktions-, Fabrikations- oder Instruktionsfehler von automatisierten Systemen in Betracht; dabei sind insbesondere der Hersteller des mit einem Fahrsystem ausgestatteten Kfz sowie derjenige der entsprechenden Software in den Blick zu nehmen. Fehlerhaft i.S. von § 3 Abs. 1 ProdHG ist ein Produkt dann, wenn es nicht den berechtigten Sicherheitserwartungen des angesprochenen Nutzerkreises entspricht. Insofern kommt es bei Konstruktionsfehlern entscheidend darauf an, welchen Stand Wissenschaft und Technik zu der Zeit hatten, zu der das System in den Verkehr gebracht worden ist.[12]

Was die Instruktionspflicht anbelangt, so ist eine Differenzierung nach dem Grad der Automatisierung geboten. Die bereits heute verbreitet anzutreffenden automatisierten Fahrsysteme betreffen regelmäßig allein eine Teilautomatisierung. Dies gilt etwa für automatische Einparkhilfen oder

12 S. dazu etwa *Hammel* (Fn. 1), S. 379; *Kh. Stöhr*, Stand von Wissenschaft und Technik, InTeR 2015, S. 35.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Abstandhalter. Auch das sog. Platooning („elektronische Deichsel"; d.h. Zugführerschaft im LKW-Verkehr)[13], dessen Einführung für die nähere Zukunft geplant ist, bringt lediglich eine teilweise Automatisierung.

Hier liegt bisweilen ein Fehlgebrauch durch den Kfz-Führer nahe, der womöglich in weiterem Umfang als dies vorgesehen ist auf die automatische Steuerung vertraut. Entsteht durch einen naheliegenden Fehlgebrauch ein Unfall, so kann dies zu einer Haftung des Herstellers des teilautomatisierten Systems führen; dieser haftet nämlich für solche Schäden, die bei einem Gebrauch entstehen, mit dem billigerweise gerechnet werden kann (vgl. § 3 Abs. 1 lit. b ProdHG). Der naheliegende Fehlgebrauch ist freilich von einem Missbrauch des Systems abzugrenzen, für den der Hersteller nur unter engen Voraussetzungen haftet.[14]

Von zentraler Bedeutung ist bei teilautomatisierten Fahrsystemen die Instruktionspflicht des Herstellers.[15] Ihm obliegt es, dem Kfz-Führer deutlich vor Augen zu führen, welche Aufgaben ihm der „intelligente Agent" abnimmt und welche nicht. Vor allem muss er auch erfahren, unter welchen Voraussetzungen er selbst einzuschreiten hat. Der Hersteller muss dabei berücksichtigen, dass die Risiken des teilautomatisierten Fahrens für den Nutzer nicht ohne Weiteres erfassbar sind. Geht es hingegen um vollautomatisierte, autonome Fahrzeuge, so reduziert sich die Instruktionspflicht darauf, unter welchen Voraussetzungen der Kfz-Führer die Steuerung wieder selbst übernehmen muss.

II. Grenzen der Durchsetzbarkeit von Produkthaftungsansprüchen

Von einiger Bedeutung für die Durchsetzung von Produkthaftungsansprüchen ist die Beweislast. Sie liegt in wesentlichen Punkten beim Geschädigten. Insbesondere obliegt dem Unfallopfer der Beweis, dass das autonome System im Zeitpunkt der Inverkehrgabe des Kfz einen Fehler aufwies.[16] Gelingt dieser Beweis, so vermag der Produzent womöglich immer

---

13 S. dazu *J. Reiter/O. Methner*, Daetenschutz im Fahrzeug, InTeR 2015, S. 29 (31 f.).

14 S. etwa BGH NJW 1981, 2514, 2515 (betr. Kältemittel); allg. *G. Wagner* in: F. J. Säcker/R. Rixecker/H. Oetker/B. Limperg (Hrsg.), MünchKomm-BGB, 6. Aufl., München 2013, § 823 Rn. 650.

15 Eingehend zum Ganzen *Hammel* (Fn. 1), S. 401 ff.

16 *Ch. Gomille*, Herstellerhaftung für automatisierte Fahrzeuge, JZ 2016, S. 76 (78); *Hammel* (Fn. 1), S. 459 f. (464).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

noch geltend zu machen, dass ihm der Fehler nach dem neuesten Forschungsstand trotz Anwendung aller zumutbaren Sorgfalt nicht erkennbar war.[17]

In diesem Zusammenhang spielt der ISO Standard 26 262 über die funktionale Sicherheit von Straßenfahrzeugen eine wichtige Rolle: Wenn der Produzent nachweisen kann, dass er beim Herstellungsprozess die in jener technischen Norm aufgestellten Anforderungen erfüllt hat, so deutet dies darauf hin, dass kein Fehler vorlag, den der Produzent im Zeitpunkt des Inverkehrbringens hätte erkennen können.[18] Was die Kausalität für den Unfall angeht, so ist wiederum zwischen teil- und vollautomatisierten Systemen zu differenzieren: Bei ersteren kommt ein ursächliches menschliches Fehlverhalten in weiterem Umfang in Betracht, während bei letzteren ein Produktfehler als Ursache anzunehmen ist, sofern weder ein ausschließliches Fremdverschulden weiterer Unfallbeteiligter noch ein pflichtwidrig unterbliebenes Eingreifen in die Automatik durch den Kfz-Führer vorliegt.

Eine weitere Einschränkung erfährt die Produkthaftung dadurch, dass der Hersteller nicht für solche Entwicklungsfehler haftet, die sich bei Inverkehrgabe des Produkts objektiv nicht haben erkennen oder vermeiden lassen (§ 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHG; sog. Entwicklungsrisiken).

III. Produktbeobachtungspflicht

Auf der anderen Seite trifft den Hersteller die sog. Produktbeobachtungspflicht.[19] Demnach muss er das von ihm hergestellte Produkt nach dem Inverkehrbringen beobachten; wird dann ein zuvor nicht haftungsrelevanter Fehler erkennbar, so kann der Hersteller zu bestimmten Gegenmaßnahmen wie etwa einem Rückruf des Produkts verpflichtet sein.[20] Praktische Bedeutung erlangt dies nicht zuletzt dann, wenn sich (erst) in der Praxis ein Programmierungsfehler der Software zeigt, wie dies offenbar jedenfalls bei einigen der mit automatisierten Systemen in den USA verursachten

17 Hk-BGB/*Staudinger*, BGB, 8. Aufl. 2014, § 823 Rn. 173.
18 *Gomille* (Fn. 16), S. 76 (79).
19 S. dazu im hier interessierenden Kontext *Hammel* (Fn. 1), S. 417 ff.
20 *Hammel* (Fn. 1), S. 419 ff. Allg. näher *Wagner*, in: MünchKomm-BGB (Fn. 14), § 823 Rn. 677 ff.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Unfälle der Fall war. In solchen Fällen hat der für den Fehler Verantwortliche für ein unverzügliches Software-Update zu sorgen.

D. Auswirkungen auf die Kfz-Haftpflichtversicherung

I. Deckungsumfang der Versicherung

Eine Haftpflichtversicherung bietet den versicherten Personen – hier: dem von einem Unfallopfer in Anspruch genommenen Kfz-Führer oder Halter – zweierlei, nämlich die Freistellung von Ansprüchen, die von einem Dritten auf Grund seiner Verantwortlichkeit für eine während der Versicherungszeit eintretende Tatsache geltend gemacht werden (Freistellungsanspruch), sowie die Abwehr unbegründeter Ansprüche (Abwehranspruch; vgl. § 100 VVG). Dabei geht es regelmäßig um die (behauptete) Haftung aufgrund zivilrechtlicher gesetzlicher Haftungstatbestände.

Damit ist die Brücke zum oben (sub B) erörterten materiellen Haftungsrecht geschlagen: Da der Deckungsumfang der Haftpflichtversicherung sich auf die zivilrechtliche Haftung bezieht, kommt es für den Versicherungsschutz auch bei autonomem Fahren wiederum auf die Haftungssituation gem. § 823 BGB sowie §§ 7, 18 StVG an. Dabei kann das Unfallopfer anders als in der Regel ein sonstiger geschädigter Dritter im Wege eines Direktanspruchs gem. § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG unmittelbar den Haftpflichtversicherer des Schädigers in Anspruch nehmen.

Der Deckungsumfang der Kfz-Haftpflichtversicherung wird durch die dem jeweiligen Vertrag zugrunde liegenden Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) konkretisiert und teils auch eingeschränkt. So sehen die Empfehlungen des Gesamtverbandes für die deutsche Versicherungswirtschaft (GDV) in Gestalt der Allgemeinen Bedingungen für die Kfz-Versicherung (AKB 2015) vor, dass der Versicherungsschutz, soweit er sich auf Pkw bezieht, nur „als Personenkraftwagen zugelassene Kraftfahrzeuge“ umfasst (s. etwa Anhang 6 Nr. 5 AKB 2015). Zwar sind diese Empfehlungen nicht bindend; in der Praxis orientieren sich die Kfz-Versicherer gleichwohl weitgehend an ihnen. Die zitierte Voraussetzung ist derzeit nicht bei jedem Kfz erfüllt, das automatisierte Systeme einsetzt.

Regelmäßig kann freilich schon aufgrund der Versicherungspflicht davon ausgegangen werden, dass solche Kfz, die für den Straßenverkehr zugelassen sind, auch von der Kfz-Haftpflichtversicherung erfasst werden. Sofern autonome Kfz, die derzeit noch nicht über eine Zulassung verfü-

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

gen, diese künftig erhalten werden, ist auch deren Einschluss in den Versicherungsschutz zu erwarten. Nur so lässt sich nämlich das Ziel der gesetzlichen Regelungen erreichen, einen möglichst umfassenden Schutz von Verkehrsunfallopfern zu gewährleisten.

Das autonome Fahren ist mithin insoweit vom Deckungsumfang der Kfz-Haftpflichtversicherung umfasst, wie es sich um zum Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge handelt. Für die Führer und Halter von Kfz ändert sich folglich durch den Einsatz autonomer Fahrsysteme im Grundsatz nichts. Sofern wegen eines Systemfehlers eine Produkthaftung besteht und durchsetzbar ist, kann sich sogar ein Vorteil in Gestalt der unterbleibenden Rückstufung ergeben, sofern der Kfz-Haftpflichtversicherer den Produzenten erfolgreich in Regress nimmt (s. dazu sub II).

II. Regressmöglichkeiten des Versicherers

Dem Kfz-Haftpflichtversicherer kann dann, wenn neben dem Kfz-Führer oder Halter ein Dritter für den Schaden verantwortlich ist, gegen diesen der Regress nach § 86 Abs. 1 S. 1 VVG zustehen. Nach dieser Vorschrift kann der Versicherer in dem Umfang, in dem er an den Versicherungsnehmer geleistet hat (was in der Haftpflichtversicherung durch Zahlung an den Geschädigten geschieht), gegen einen Dritten vorgehen, der gegenüber dem Versicherungsnehmer für den Schaden verantwortlich ist.

Bei der Haftpflichtversicherung ist zwar dann, wenn der Versicherer den Versicherungsnehmer von Schadensersatzansprüchen eines Geschädigten freistellt, in jedem Fall der Versicherungsnehmer selbst für den Schaden haftbar. Gegen ihn kommt ein Regress nicht in Betracht.

Gleichwohl kann auch bei der Haftpfllichtversicherung ein Regress des Versicherers zum Zuge kommen, nämlich dann, wenn es neben dem Versicherungsnehmer noch weitere für den Schaden Verantwortliche gibt, mit denen er gesamtschuldnerisch haftet. Solche weitere Haftpflichtige können hier insbesondere der Produzent des mit einem automatisierten Fahrsystem hergestellten Kfz sowie der Hersteller der entsprechenden Software sein (s. dazu sub C).[21] Im Innenverhältnis zwischen den mehreren

21 S. dazu auch *Gless/Janal*, JR 2016, S. 561 (567); *Lohmann/Rusch* (Fn. 11), S. 349 (350 f.).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Haftpflichtigen findet dann ein Ausgleich nach den Regeln über die Gesamtschuld gem. § 426 BGB statt.[22]

Der Versicherungsnehmer profitiert von einem Regress, den der Versicherer erfolgreich in Höhe des gesamtschuldnerischen Ausgleichsanspruchs gegen den Produzenten geltend macht, im Rahmen des Tarifierungssystems. So kann eine tarifliche Rückstufung wegen des Unfalls nach den dafür maßgeblichen Bedingungen unter Umständen unterbleiben (vgl. etwa I 4.1 AKB 2015).

Allerdings darf diese Entlastungsmöglichkeit nicht überschätzt werden. Schon aus Kostengründen machen die Kfz-Haftpflichtversicherer in der Praxis nur wenig Gebrauch von der Regressmöglichkeit gegen den Produzenten bzw. den hinter diesem stehenden Produkthaftpflichtversicherer. Dabei dürfte nicht allein die bei der Masse der Unfälle vergleichsweise geringe Schadenssumme eine Rolle spielen, sondern auch der Umstand, dass Produkthaftungsansprüche häufig keineswegs leicht durchsetzbar sind (s. sub C).

E. Verlagerung auf die Produkthaftpflichtversicherung?

Für das Rahmenthema von besonderem Interesse ist die Frage, ob der vermehrte Einsatz automatisierter Systeme als „intelligenter Agenten" zur Folge haben wird, dass sich die Verantwortung vom das Kfz führenden oder haltenden Menschen hin zu dem für den intelligenten Agenten verantwortlichen Hersteller – und dementsprechend der Versicherungsschutz von der Kfz-Haftpflichtversicherung auf die Produkthaftpflichtversicherung – verlagern wird.

Zu einer rechtlichen Verlagerung könnte es dann kommen, wenn mit zunehmender Automatisierung die tatbestandlichen Anknüpfungspunkte für eine Halter- und Führerhaftung schwinden würden. Indessen bestehen beide Haftungsregime – kfz-rechtliche Haftung und Produkthaftung – nebeneinander, und die klassischen Tatbestände von BGB und StVG wirken bei teil- wie auch bei vollautomatisiertem Fahren weiterhin anspruchsbegründend.

---

22 S. nur BGH VersR 1981, 134; *Ch. Armbrüster*, in: J. Prölss/A. Martin, Versicherungsvertragsgesetz: VVG, 29. Aufl., München 2015, § 86 Rn. 3, 7.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

In Betracht kommt daher allenfalls eine faktische Verlagerung. Sie kann eintreten, wenn sich die Produkthaftung aus Sicht des Verkehrsunfallopfers im Vergleich zur kfz-rechtlichen Haftung als interessanter erweist. Wie bereits erwähnt, hängt der Haftpflichtversicherungsschutz von der Haftung ab; dies gilt sowohl für die Kfz- als auch für die Produkthaftpflichtversicherung. Daher spiegeln sich auf der Versicherungsebene für den Geschädigten eines Verkehrsunfalls die aufgezeigten Vorzüge und Nachteile beider Haftungsregelungen. Insoweit ist das Kfz-Haftungsregime für das Verkehrsunfallopfer deutlich attraktiver: Die Beweisregeln sind günstiger, die Entlastungsmöglichkeiten des Schuldners geringer und die Haftungstatbestände insgesamt schärfer. Letzteres ist insbesondere wichtig im Hinblick auf die Privilegierung des Produzenten bei Entwicklungsrisiken, die gerade im Zusammenhang mit Software von einiger praktischer Bedeutung sind.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass es durch den Einsatz von automatisierten Fahrsystemen zu einer Verantwortungsverlagerung weder im Haftungs- noch im Haftpflichtversicherungsrecht kommt. Vielmehr ist eine Haftungserweiterung in dem Sinne feststellbar, dass zu den klassischen Anspruchsschuldnern Halter und Führer noch der Produzent im Hinblick auf das Fahrsystem hinzutritt. Da die Produkthaftung und in ihrem Gefolge auch der durch die Produkthaftpflichtversicherung gebotene Schutz indessen hinter den Haftungsregeln von BGB und StVG in mehrerlei Hinsicht zurückbleiben, kommt es hierdurch für die Praxis nicht zu einer grundlegenden Änderung. Die Kfz-Haftpflichtversicherung wird weiterhin für den Schutz von Verkehrsunfallopfern die zentrale Rolle spielen; dies gilt nicht zuletzt wegen des Direktanspruchs, der Versicherungspflicht sowie zahlreicher weiterer im VVG, dem PflVG und in der KfzPflVV enthaltener Schuzregeln zugunsten des Geschädigten.

F. Exkurs: Verlagerung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit?

An dieser Stelle soll noch ein vergleichender Blick auf das Strafrecht geworfen werden. Im Vergleich zum Zivilrecht wird Verantwortung hier wesentlich strenger an menschlich gesteuertes und daher einem Menschen zurechenbares Verhalten angeknüpft. Dies hat zur Folge, dass selbst dann, wenn eine zivilrechtliche Haftung für einen auf ein vorwerfbares Verhalten zurückführbaren Verkehrsunfall besteht, dasselbe Verhalten keineswegs einen tauglichen Anknüpfungspunkt für einen Strafvorwurf bieten

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

muss. Von zentraler Bedeutung wird im Strafrecht regelmäßig die Frage sein, ob der Kfz-Führer in die automatisierte Steuerung hätte eingreifen müssen.

Im Strafrecht hat der Einsatz automatisierter Fahrsysteme freilich in anderer Hinsicht für die Beteiligten eines Verkehrsunfalls einige Bedeutung: Die Datenaufzeichnung ermöglicht es, Unfallhergänge wesentlich präziser und objektiver zu rekonstruieren als dies mit herkömmlichen Beweismitteln, insbesondere dem Zeugenbeweis, der Fall ist. Diese Verbesserung der Beweislage kann für den Kfz-Führer im Ergebnis sowohl be- als auch entlastende Wirkung haben.

Freilich ist dies keine völlig neue Entwicklung. Vielmehr ermöglicht bereits heute etwa die Auswertung der Daten, die beim Auslösen eines Airbag gespeichert werden, Rückschlüsse auf die Aufprallgeschwindigkeit und andere fahndungsrelevante Tatsachen. Bislang ungeklärt und sehr umstritten ist es, inwiefern die Strafverfolgungsbehörden auch ohne Zustimmung der Beteiligten auf solche Daten zugreifen dürfen. Im Schrifttum wird das Verfügungsrecht teils vorrangig dem Kfz-Führer und dem Halter zugeordnet.[23] Dies soll hier nicht vertieft werden.

G. Folgen des Einsatzes automatisierter Fahrsysteme für den Schadensumfang

Der Einsatz autonomer Fahrsysteme als „intelligenter Agenten" soll nicht allein und nicht einmal in erster Linie dazu dienen, die Bedienung eines Kfz für dessen Führer komfortabler zu gestalten. Vielmehr wird ein wesentlicher – auch gesellschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher – Nutzen darin gesehen, die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen zu reduzieren und damit auch einen Rückgang des Schadensaufkommens zu bewirken. In der Tat wird ein ordnungsgemäß funktionierendes automatisiertes Fahrsystem dazu beitragen, solche Unfälle, deren Ursache in menschlichem Fehlverhalten liegt, zu verringern. Zwar mag dieser Effekt in einem Übergangszeitraum, in dem neben automatisierten auch herkömmliche manuell gesteuerte Kfz auf denselben Verkehrsflächen betrieben werden, womög-

23 In diesem Sinne etwa *D. Mielchen*, Verrat durch den eigenen PKW – wie kann man sich schützen?, SVR 2014, S. 81 (87).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

lich noch nicht allzu deutlich zutage treten. Mit zunehmender Automatisierung ist freilich ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen zu erwarten.

Allerdings bedeutet ein Rückgang der Unfallhäufigkeit nicht, dass damit auch die Gesamtsumme der Schäden entsprechend sinken würde. Die sinkende Zahl der Unfälle wird nämlich zumindest teilweise dadurch kompensiert, dass der durchschnittliche Schaden pro Unfall steigen wird. Ein wesentlicher Grund hierfür ist gerade im Einsatz der automatisierten Fahrsysteme zu finden: Die Vielzahl aufwendiger technischer Elemente wie etwa Sensoren und sonstige Elektronikbauteile an sensiblen, nämlich unfallgefährdeten Stellen des Kfz erhöht bei einem Zusammenstoß den Schaden. An die Stelle eines vergleichsweise kostengünstig zu reparierenden Schadens etwa an der Stoßstange oder Windschutzscheibe tritt dann das Erfordernis, unter Umständen umfangreichere und kostspielige Teile der Elektronik auszuwechseln. Der durchschnittliche Schaden pro Unfallereignis steigt dann womöglich ganz erheblich an.

H. Automatisierte Fahrsysteme und Datenschutz

Ein brisanter und noch weitgehend ungeklärter Teilaspekt des autonomen Fahrens betrifft den Datenschutz. Angesprochen sind die drei wesentlichen Bereiche der Erhebung, Verarbeitung und Speicherung von Daten. Ist ein Kfz mit anderen vernetzt, kommt noch der Austausch mit weiteren Datenspeichern hinzu. Wie bereits zum Strafrecht erwähnt, stellt sich auch im Zivilrecht die Frage, wem diese Daten zustehen und wer auf sie zugreifen darf. Darüber wird anhand von Unfalldatenspeichern und sog. Telematik-Tarifen, nach denen die Höhe der Kfz-Versicherungsprämie vom Fahrverhalten abhängt, lebhaft gestritten; teils hat diese Diskussion auch schon die Datensammlung im Zusammenhang mit autonomem Fahren erreicht.[24]

Einer der Streitpunkte betrifft die für die Rechtsanwendung wichtige Frage, ob es sich bei den betreffenden Informationen um personenbezogene Daten i.S. von § 3 Abs. 1 BDSG handelt. Richtigerweise ist dies zu be-

24 Eingehend jüngst *H. Zurlutter*, Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunfts- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung am Beispiel von Unfalldatenspeichern und Telematik-Tarifen, Karlsruhe 2016; s. auch *Armbrüster/Greis*, ZfV 20165, 457, 459; *Reiter/Methner* (Fn. 13), S. 29 (32 ff.); *St. Vogelgesang*, Datenspeicherung in modernen Fahrzeugen – wem „gehören" die im Fahrzeug gespeicherten Daten?, JM 1/2016, S. 2 ff.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

jahen.[25] Damit ist es in erster Linie dem Halter und einem (von ihm verschiedenen) Kfz-Führer vorbehalten, über die Daten zu bestimmen; insbesondere gilt das Einwilligungserfordernis des § 4 Abs. 1 BDSG. Die Betroffenen können mithin frei darüber befinden, wem sie unter welchen Voraussetzungen die Nutzung der Daten gestatten. Überdies steht ihnen der Auskunftsanspruch nach § 34 BDSG zu, dessen Voraussetzungen und Umfang im Einzelnen umstritten sind.[26] Künftig treten die Vorgaben der EU-Datenschutz-Grundverordnung hinzu, die ab dem 25.05.2018 anwendbar ist. Das Verfügungsrecht können sich die Beteiligten im Zivilprozess insbesondere dadurch zunutze machen, dass sie auf diese Weise ihre Beweissituation verbessern.[27] Dies alles soll hier freilich nicht weiter vertieft werden, da insoweit nicht eine Verantwortungsverlagerung in Rede steht.

I. Verantwortungsauflösung de lege ferenda durch einen Pool?

Macht man sich über Verantwortungsverlagerungen im Haftungs- und Haftpflichtversicherungssektor Gedanken, so kommt in rechtspolitischer Hinsicht unweigerlich die Frage auf, ob nicht ein grundlegender Paradigmenwechsel vorgenommen werden sollte. Dabei geht es im Kern darum, von der persönlichen Verantwortung – hier: von Kfz-Führern und Haltern – abzurücken und den Ausgleich von Verkehrsunfallschäden einem Pool zu überantworten.

Derartige Überlegungen hat es gerade im Bereich der Haftung bei Verkehrsunfällen in der Vergangenheit immer wieder gegeben.[28] Dahinter steht die Erwägung, dass die Teilnahme am Straßenverkehr bekanntermaßen mit Unfallgefahren einhergeht und dass sie gleichwohl als sozialadäquat, ja sogar sozial nützlich, erlaubt ist und dies weiterhin sein soll. Profitieren aber alle Teilnehmer am System „öffentlicher Straßenverkehr", so

25 S. etwa *Th. Balzer/M. Nugel*, Das Auslesen von Fahrzeugdaten zur Unfallrekonstruktion im Zivilprozess, NJW 2016, S. 193 (195); *K. Kinast/Ch. Kühnl*, Telematik und Bordelektronik – Erhebung und Nutzung von Daten zum Fahrverhalten, NJW 2014, S. 3057 (3058); *Zurlutter* (Fn. 24), S. 68 ff.; s. auch *Reiter/Methner* (Fn. 13), S. 29 (32): „zumindest personenbeziehbare Daten".

26 Näher *Balzer/Nugel* (Fn. 25), S. 193 (196 f.).

27 S. dazu etwa *Balzer/Nugel* (Fn. 25), S. 193 (197 f.).

28 Vgl. auch die Ausführungen von *B. D. Kupferschmied*, Autonome Fahrzeuge – Die Haftung im Strassenverkehr der Zukunft, HAVE 2015, S. 356 (365 f.).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

kommt es in Betracht, die daraus erwachsenden Schäden gleichsam zu sozialisieren.

Demnach stünde nicht mehr die individuelle Verantwortung des Einzelnen mit seinem Verursachungs- und Verschuldensbeitrag (und den damit verbundenen Beweislastfragen und Prozessrisiken) in Rede, sondern allein der Gedanke des Schadensausgleichs: Wer im Straßenverkehr einen unfallbedingten Schaden erlitten hat, erhält ihn aus einem umfassenden Pool ausgeglichen.

Eine solche Pool-Lösung gibt es schon heute beispielsweise in Neuseeland in Gestalt des Accident Compensation Scheme.[29] In Deutschland lässt sich gewissermaßen „im Kleinen", freilich nicht losgelöst vom Grundsatz individueller Verantwortung, ein Pool in Gestalt des Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG identifizieren, dessen Aufgabe der Verein Verkehrsopferhilfe e.V. (VOH) übernommen hat. Dabei handelt es sich um einen Zusammenschluss der Kfz-Haftpflichtversicherer, dessen Tätigkeit wirtschaftliche Lücken des Haftpflichtversicherungsschutzes füllen soll. Solche Lücken können auftreten, wenn ein Unfall durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Kfz verursacht, wenn das Kfz vorsätzlich und widerrechtlich als "Tatwaffe" eingesetzt oder wenn der Kfz-Haftpflichtversicherer insolvent wurde. Freilich handelt es sich um Ausnahmefälle. Der Fonds der VOH wird wirtschaftlich durch die Prämienzahlungen aller Kfz-Haftpflichtversicherungs-nehmer finanziert.

Die Finanzierung eines umfassenden, alle Verkehrsunfallschäden betreffenden Pools müsste auf andere Weise bewerkstelligt werden. Zu denken wäre an den Staat oder an die vom Kfz-Verkehr wirtschaftlich profitierende Automobilindustrie, bei automatisiertem Fahren ggf. zudem an die Softwarehersteller. Auch eine Zwangsabgabe aller Kfz-Halter, ähnlich der Kfz-Steuer, käme in Betracht.

Die Idee einer Ersetzung der individuellen Verantwortlichkeit durch eine Pool-Lösung ist freilich nicht zuletzt im Hinblick auf die verhaltenssteuernde Funktion der Haftung gewichtigen Einwänden ausgesetzt. Im hier interessierenden Kontext ist aber vor allem festzuhalten, dass jedenfalls das automatisierte Fahren keinen Anlass bietet, für einen solchen Paradigmenwechsel zu plädieren. Wie aufgezeigt, kommt es nämlich durch diese Technik gerade nicht zu einer grundlegenden Verlagerung von Ver-

29 http://www.acc.co.nz (abgerufen am 10.11.2016).

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

antwortlichkeit. Vielmehr bestehen weiterhin hinreichende Anknüpfungspunkte für eine persönliche Haftung des Einzelnen.

Das automatisierte Fahren bietet daher kein Argument dafür, das bewährte zivilrechtliche Haftungsreglement und mit ihm die Kfz-Haftpflichtversicherung zugunsten einer Pool-Lösung aufzugeben. Dies gilt umso mehr, als dass der Gedanke einer Sozialisierung von Schäden, die nach der Lebenserfahrung mit der Ausübung von sozial anerkannten Aktivitäten wie dem Kfz-Verkehr einhergehen, durch die Versicherungspflicht bei der Kfz-Haftpflichtversicherung bereits in gewissem Maße umgesetzt worden ist, nur eben ohne dass damit zugleich auf der haftungsrechtlichen Ebene die individuelle Verantwortlichkeit als Anknüpfungspunkt der Haftung preisgegeben werden müsste.

J. Zusammenfassung und Ausblick

Insgesamt hat die Betrachtung folgende Erkenntnisse ergeben: Eine grundlegende Verlagerung der Verantwortung vom Menschen auf automatisierte Fahrsysteme als „intelligente Agenten" lässt sich nicht feststellen. Dies gilt für alle Stufen der Automatisierung des Fahrens, von den bereits heute vielfach anzutreffenden, funktional begrenzten Fahrassistenten wie etwa Einparkhilfen sowie Geschwindigkeits- oder Abstandshaltern bis hin zum autonomen Regel-Fahrbetrieb. Selbst in dieser höchsten Automatisierungsstufe, bei der der Mensch nur ganz ausnahmsweise in besonderen Situationen die Steuerung wieder selbst zu übernehmen hat, bieten die tradierte Haftungsgrundlagen von BGB und StVG dem Unfallopfer einen sachgerechten Schadensausgleich.

Maßgeblich ist dieser Befund darauf zurückzuführen, dass das Haftungsrecht grundsätzlich an ein menschliches Verhalten anknüpft. Um ein solches Verhalten geht es – in Gestalt pflichtwidrigen Unterlassens – auch dann, wenn ein Kfz-Führer in einer Gefahrensituation nicht in das automatisierte System eingreift und die Steuerung wieder selbst übernimmt. Dasselbe gilt – unter dem Gesichtspunkt des vorangegangenen gefahrbegründenden Tuns (Ingerenz) – dann, wenn er die autonome Fahrfunktion nutzt, ohne zuvor deren Leistungsfähigkeit z.B. durch ein erforderliches Software-Update oder die Behebung von Fehlern sichergestellt zu haben. Handelt der Kfz-Führer schuldhaft i.S. von § 823 BGB oder kann er die Verschuldensvermutung des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG nicht widerlegen, so haftet er für einen durch das autonome System verursachten Verkehrsunfall. Da-

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

neben ist der Halter nach § 7 StVG bis zur Grenze höherer Gewalt für den Schaden eintrittspflichtig. In beiden Fällen greift in gleicher Weise wie bei „klassischen" Fahrfehlern des Kfz-Führers die Kfz-Haftpflichtversicherung ein. Sie bietet dem Verkehrsunfalloper einen umfassenden Schutz, und zwar insbesondere in Gestalt des Direktanspruchs gem. § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG sowie weiterer Schutzregeln, die seine Stellung gegenüber sonstigen Geschädigten in der Haftpflichtversicherung zum Teil wesentlich verbessern (s. insbesondere § 117 VVG sowie das PflVG).

Die Haftung des Herstellers des Kfz bzw. des automatisierten Fahrsystems und die diesbezügliche Produkthaftpflichtversicherung sind für den Geschädigten insgesamt deutlich weniger attraktiv. Einen gewissen, wenn auch praktisch begrenzten, Vorteil bietet sie in erster Linie dem Kfz-Haftpflichtversicherungsnehmer, indem er bei einem erfolgreichen Regress gegen den gesamtschuldnerisch haftenden Produzenten ggf. eine tarifliche Rückstufung vermeiden kann.

Der Einsatz autonomer Fahrsysteme als „intelligenter Agenten" führt mithin im Ganzen gesehen nicht zu einer Verlagerung, sondern allenfalls zu einer Erweiterung von Verantwortung. Darin bestätigt sich nicht allein die fortdauernde Leistungsfähigkeit der Haftungs- und Haftpflichtversicherungsregeln bei Verkehrsunfällen in einer technologisch sich wandelnden Welt. Zudem verweist dieser Befund darauf, dass jene „intelligenten Agenten" ihre Existenz wie auch ihren Einsatz in konkreten Situationen menschlichem Verhalten verdanken, so dass die Rechtsordnung auch Menschen die Verantwortung für ihr Agieren zuweisen kann.

https://doi.org/10.5771/9783845280066-205 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND