



FORSCHUNGSSTELLE FÜR  
VERSICHERUNGSWESEN  
UNIVERSITÄT MÜNSTER

137

## 33. und 34. Münsterischer Versicherungstag

21. November 2015 und  
19. November 2016 in Münster

Veranstalter:  
Forschungsstelle für Versicherungswesen  
Universität Münster



MÜNSTERANER REIHE

33. und 34. Münsterischer Versicherungstag

21. November 2015 und  
19. November 2016 in Münster

Veranstalter:

Forschungsstelle für Versicherungswesen Universität Münster





Veröffentlichungen der Forschungsstelle für Versicherungswesen  
– Universität Münster mit Unterstützung des Vereins zur Förderung der  
Forschungsstelle für Versicherungswesen – Universität Münster e. V.

Münsteraner Reihe    Band 137  
Begründet von        Prof. Dr. Dr. h. c. Helmut Kollhoser  
Herausgeber        Prof. Dr. Heinrich Dörner  
                              Prof. Dr. Dirk Ehlers  
                              Prof. Dr. Petra Pohlmann  
                              Prof. Dr. Martin Schulze Schwienhorst  
                              Prof. Dr. Heinz-Dietrich Steinmeyer

## 33. und 34. Münsterischer Versicherungstag

21. November 2015 und  
19. November 2016 in Münster

Veranstalter:  
Forschungsstelle für Versicherungswesen  
Universität Münster

## **Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2017 VVW GmbH Karlsruhe

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urhebergesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung der VVW GmbH, Karlsruhe. Jegliche unzulässige Nutzung des Werkes berechtigt die VVW GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

Bei jeder autorisierten Nutzung des Werkes ist die folgende Quellenangabe an branchenüblicher Stelle vorzunehmen:

© 2017 VVW GmbH Karlsruhe

Jegliche Nutzung ohne die Quellenangabe in der vorstehenden Form berechtigt die VVW GmbH zum Schadenersatz gegen den oder die jeweiligen Nutzer.

ISSN 0937-518X  
ISBN 978-3-89952-982-1

## Vorwort

Der vorliegende Tagungsband fasst die Wortbeiträge zum 33. Münsterischen Versicherungstag vom 21. November 2015 und zum 34. Münsterischen Versicherungstag vom 19. November 2016 zusammen. Die Vorträge behandelten jeweils die Lage der Versicherungswirtschaft und aktuelle Rechtsfragen des Versicherungsaufsichtsrechts und Versicherungsvertragsrechts. Diese Themen wurden von Referenten aus der Wirtschaft, der Anwaltschaft, der Versicherungsaufsicht und der Wissenschaft beleuchtet.

Die Publikation soll die Erkenntnisse dieser Tagungen einem größeren Kreis zugänglich machen. Ich danke den Referenten dafür, dass sie ihre Vorträge für diesen Tagungsband aufbereitet haben. Außerdem gilt mein Dank dem Verein zur Förderung der Forschungsstelle für Versicherungswesen – Universität Münster, der den Münsterischen Versicherungstag und diesen Tagungsband möglich gemacht hat.

Prof. Dr. Petra Pohlmann

Münster, März 2017



# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	<b>V</b>
<b>33. Münsterischer Versicherungstag</b> .....	<b>1</b>
<b>Autonomes Fahren aus versicherungsrechtlicher     Perspektive</b> .....	<b>3</b>
1    Offene Rechtsfragen als Entwicklungshindernis.....	3
2    Eignung der Halterhaftung nach § 7 StVG für automatisiertes Fahren.....	4
3    Schutz des Halters und des Verkehrsopfers durch das Pflichtversicherungssystem .....	8
4    Kein ausreichender Schutz des Verkehrsopfers über Produkthaftung .....	10
5    Aufmerksamkeitsanforderungen an den Fahrer.....	12
6    Versicherungsschutz bei Hackerangriffen .....	14
7    Umgang mit den im Fahrzeug generierten Daten .....	16
8    „Dilemma-Situationen“ .....	21
<b>Von einigen rechtlichen Risiken der Versicherung     gegen Berufsunfähigkeit</b> .....	<b>23</b>
1    Vorbemerkung .....	23
2    Berufsunfähigkeitsversicherung als Statusabsicherung ....	24
3    Zeitlich befristete Anerkennnisse .....	28
4    Obliegenheiten zur Selbstschädigung.....	30
5    Aussichten – Angriff der Klonkrieger: Über die Mendelung von Berufsunfähigkeits- und allerlei anderen Versicherungsverträgen .....	33
<b>Prinzipienbasiertes Aufsichtsrecht und     aufsichtsrechtlicher Normenkosmos</b> .....	<b>35</b>
1    Das Solvency II Projekt 2002: prinzipienbasiertes Aufsichtsrecht.....	36
2    Versicherungsaufsichtsrecht ab 01.01.2016 .....	37

3	Selbstregulierung des Unternehmens .....	48
4	Bewertung .....	51
	<b>Organhaftung und D&amp;O-Versicherung .....</b>	<b>55</b>
1	Einführung .....	55
2	Organhaftung und D&O-Versicherung .....	58
3	Einfluss einer D&O-Versicherung auf die Haftung .....	70
4	Trennungsprinzip und Bindungswirkung .....	75
5	Abtretung des Deckungsanspruchs und Direktanspruch? .....	89
6	Wechselwirkungen in der Fall- und Vergleichspraxis.....	96
7	Schlussbemerkungen.....	104
	<b>34. Münsterischer Versicherungstag .....</b>	<b>105</b>
	<b>Die Umsetzung der IDD in das deutsche Recht.....</b>	<b>107</b>
1	Einführung .....	107
2	Das geltende Recht.....	107
3	Der „Regulierungstsunami“ .....	110
4	Ziele und gesetzgeberische Fehler der Vertriebsrichtlinie .....	113
5	Ausgewählte Regelungen der Vertriebsrichtlinie und ihre Umsetzung .....	115
6	Der Begriff des Versicherungsanlageprodukts .....	138
7	Schluss .....	140
	<b>Systemisches Risiko im Versicherungsgeschäft .....</b>	<b>141</b>
	<b>Aktuelle Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur privaten Krankenversicherung .....</b>	<b>157</b>
1	Einleitung.....	157
2	Die Entscheidungen .....	159
3	Schluss .....	184

## **33. Münsterischer Versicherungstag**

21. November 2015



# Autonomes Fahren aus versicherungsrechtlicher Perspektive

Von Dr. Martin Stadler<sup>\*</sup>

## 1 Offene Rechtsfragen als Entwicklungshindernis

Die zunehmende Automatisierung<sup>1</sup> von Kraftfahrzeugen soll die Freiheit des Fahrers während der Autofahrt erhöhen. Insbesondere bei Autobahnfahrten und im Stop-and-go-Verkehr soll sich der Fahrer entspannen, in mittlerer Zukunft auch eine Mail lesen oder einen Film ansehen können. Experten erwarten trotzdem eine Zunahme der Straßenverkehrssicherheit und einen Rückgang der Unfallzahlen. Automatisiertes Fahren wird wohl eine neue Epoche der Automobilproduktion einleiten, die für die deutschen Autohersteller von großer Bedeutung ist. Neue Konkurrenten wie Google und Apple treten auf den Plan und forschen an eigenen Fahrzeugkonzepten. Und die Entwicklung schreitet insgesamt schneller voran, als von vielen vermutet. Testfahrzeuge, aber auch die aktuellen Serienmodelle der Hersteller, sind technisch bereits in der Lage, gewisse Streckenabschnitte, z. B. auf Autobahnen, automatisiert zu fahren.

Vor dem Hintergrund dieser technischen Entwicklung verwundert es, dass vielfach offene rechtliche Fragen als Haupthindernis auf dem Weg zum autonomen Fahren angesehen werden. So zeigt sich ein BMW-Entwickler bei einer Testfahrt auf der A9 vor München zu-

---

<sup>\*</sup> Der Verfasser ist Leitender Justiziar bei der Allianz Versicherungs-AG München.

<sup>1</sup> Nachfolgende Ausführungen beziehen sich im Schwerpunkt auf das sog. hochautomatisierte Fahren, d. h. die Assistenzsysteme des Fahrzeugs können die Fahrt in den meisten Situationen übernehmen und der Fahrer muss das System nicht mehr dauerhaft überwachen, kann also auch fahrfremde Tätigkeiten ausüben, muss jedoch in bestimmten Situationen übersteuernd eingreifen können. In Abgrenzung hierzu ist beim vollautomatisierten Fahren das System jederzeit in der Lage, das Fahrzeug in den risikominimalen Systemzustand zu überführen, wenn Übernahme durch den Fahrer nicht erfolgt. Beim vollautonomen Fahren übernimmt das Fahrzeug die Fahrt vollständig, die im Fahrzeug befindlichen Personen sind in diesem Fall nur noch Passagiere. Vgl. zu den Begrifflichkeiten z. B. Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V., Hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – Industriepolitische Schlussfolgerungen, 3.

versichtlich, dass man die technischen Probleme bald im Griff haben werde, die Sorgen der Hersteller aber vielmehr im Bereich der offenen Rechtsfragen liegen, die schnellstens geklärt werden müssten, um die technische Entwicklung nicht zu gefährden.<sup>2</sup> Tatsächlich gibt es auch aus Sicht der Versicherungswirtschaft einige noch nicht geklärte Rechtsfragen, die jedoch lösbar sind. Neben der straßenverkehrsrechtlichen Frage der generellen Zulässigkeit des autonomen Fahrens auf deutschen Straßen sind insbesondere haftungsrechtliche Fragen zu klären, aber auch datenschutzrechtliche Fragen hinsichtlich der in den Fahrzeugen generierten Fahrt- und Unfalldaten. Die nachfolgenden Ausführungen sollen einen Beitrag zur diesbezüglichen rechtlichen Meinungsbildung leisten.

## **2 Eignung der Halterhaftung nach § 7 StVG für automatisiertes Fahren**

Eine der zuletzt viel diskutierten Fragen der rechtlichen Diskussion zum autonomen Fahren ist, ob das Haftungssystem an die neue Entwicklung angepasst werden muss. Diejenigen, die sich für eine Reform des Haftungssystems aussprechen, begründen dies insbesondere damit, dass zukünftig Unfälle bei steigender Fahrzeugautomatisierung häufiger auf Systemfehler des Fahrzeugs zurückzuführen sein werden, wohingegen der Fahrfehler als Unfallursache an Bedeutung verliert. Volvo fordert deshalb sogar eine Verlagerung der Haftung auf den Fahrzeughersteller.<sup>3</sup>

Das Ergebnis der von mir vertretenen Ansicht vorweg: Wenn es die heutige Form der straßenverkehrsrechtlichen Halterhaftung nach §§ 7 ff. StVG in Verbindung mit dem Pflichtversicherungssystem nach §§ 1 ff. PfIVG nicht schon seit Jahrzehnten gäbe, müsste man in der aktuellen Situation darüber nachdenken, diese Regelungen einzuführen. Die Halterhaftung bildet die ideale rechtliche Basis für

---

<sup>2</sup> Münchener Merkur v. 20.11.2015 „Testfahrt im führerlosen BMW“.

<sup>3</sup> Spiegel Online v. 08.10.2015, abrufbar im Internet unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/volvo-will-haftung-bei-autos-mit-autopilot-uebernehmen-a-1056915.html>, zuletzt abgerufen am: 09.01.2017.

eine stufenweise Fahrzeugautomatisierung. Sie garantiert, dass das Verkehrsoffer entschädigt wird – unabhängig davon, ob der Fahrer oder ein Systemfehler den Unfall verursacht. Die Halterhaftung greift auch, wenn den Fahrer ein Mitverschulden trifft, z. B. dann, wenn er bei einer vom Assistenzsystem (noch) nicht beherrschbaren Verkehrssituation nicht rechtzeitig übersteuernd eingreift.

Der Schutz des unschuldigen Verkehrsoffers ist somit auch bei hochautomatisierten Fahrzeugen durch die nebeneinander bestehende

- deliktische Haftung aus § 823 BGB,
- Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters nach § 7 StVG,
- Haftung des Fahrer aus vermutetem Verschulden gemäß § 18 StVG und
- Produkthaftung des Herstellers nach dem ProdHaftG gewährleistet.

Durch die voranschreitende Fahrzeugautomatisierung wird es dabei lediglich zu einer Verlagerung von der Verschuldenshaftung des Fahrers nach § 823 BGB bzw. § 18 StVG zu einer Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 StVG kommen. Zunehmen dürften zukünftig zwar Fälle, in denen sich der Fahrer nach einem Unfall darauf beruft, es träfe ihn keine Schuld, da der Unfall auf ein Versagen seines Assistenzsystems zurückzuführen sei. Eine Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB bzw. § 18 Abs. 1 StVG wäre dann nicht mehr gegeben. Doch wird der Fahrer zumindest in der näheren Zukunft mit diesem Argument in der Regel wohl nicht durchdringen, da er sich auch bei einem hochautomatisierten Fahrzeug nicht „blind“ auf sein Assistenzsystem verlassen darf und notfalls übersteuernd eingreifen können muss. So sieht dies auch die aktuelle Rechtsprechung. Die wenigen hierzu in der Vergangenheit ergangenen Entscheidungen betrafen Situationen, in denen sich der Fahrer auf sein Parkassistenzsystem verließ und dabei einen Unfall verursachte.<sup>4</sup> Die bis-

---

<sup>4</sup> LG Bückeburg, Urteil v. 29.09.2011 – 1 O 86/11; AG München, Urteil v. 19.07.2007 – 275 C 15658/07, NJW-RR 2008, 40.

herige Rechtsprechung vertritt hier zutreffend die Ansicht, dass sich der Fahrer nicht allein auf sein Assistenzsystem verlassen darf.

Doch selbst wenn dem Fahrer kein Verschulden zuzurechnen wäre, ist das unschuldige Verkehrsoffer nicht ungeschützt. Auch bei fehlendem Fahrerverschulden und bloßem Versagen eines Assistenzsystems bestehen Ansprüche gegen den Halter nach § 7 Abs. 1 StVG. Der Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers haftet aus der Gefährdungshaftung auch ohne Verschulden, wenn bei dem Betrieb seines Kfz eine Person verletzt oder getötet oder eine Sache beschädigt wird. Nach § 7 Abs. 2 StVG ist die Haftung bei Unfällen mit Fußgängern oder Radfahrern lediglich dann ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird. Als höhere Gewalt gilt nur ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter (betriebsfremder) Personen herbeigeführtes und nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbares Ereignis, das mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch nach den Umständen äußerste, vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet werden kann.<sup>5</sup> Bei durch zunehmende Fahrzeugautomatisierung verursachten Schäden handelt es sich hingegen um typische Gefahren, die sich bei der Beteiligung von Fahrzeugen am Straßenverkehr realisieren. Auch von einem unvorhersehbaren Ereignis kann keine Rede sein, da bekannt ist, dass Assistenzsysteme in gewissen Konstellationen auch mal versagen können. Die Haftung des Fahrzeughalters für einen Fehler des Assistenzsystems ist somit gegeben. Bei Unfällen mit anderen Kraftfahrzeugen kommt es hingegen beim Entlastungsbeweis nicht auf höhere Gewalt an, sondern es genügt der Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses. Nach § 17 Abs. 3 StVG scheidet der Nachweis der Unabwendbarkeit jedoch von vornherein aus, wenn ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Vorrichtungen vorliegt. Der Schutz des unschuldigen Verkehrsoffers ist demnach auch in dieser Konstellation gewährleistet. Das System der Halterhaftung hat sich über Jahrzehnte bewährt. Das Einzige, was sich bei auto-

---

<sup>5</sup> Vgl. dazu *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., München 2013, § 7 StVG Rn. 32; OLG Oldenburg, Urteil v. 31.07.2014 – 1 U 19/14, juris.

matisierten Fahrzeugen ändert, ist die Art des Fehlers. Früher verlor das Auto einen Reifen. In Zukunft geht vielleicht ein Sensor kaputt, der den Abstand zum Vordermann regelt.

Handlungsbedarf hinsichtlich des haftungsrechtlichen Rechtsrahmens besteht vor diesem Hintergrund nicht, da durch das Nebeneinander der Haftungen des Halters für Systemfehler, des Fahrers für Fahr- und Bedienfehler und des Herstellers für Produktfehler keine Haftungslücken entstehen.<sup>6</sup>

Diskutiert wird lediglich, ob die Höchsthaftungssummen der Halterhaftung nach § 12 StVG erhöht werden müssen, da im Zuge zunehmender Fahrzeugautomatisierung im Falle eines Systemfehlers den Fahrer häufiger kein eigenes Verschulden am Unfall treffen wird, d.h. die unbegrenzte Verschuldenshaftung nach BGB nicht zum Tragen kommt. Die für den Systemfehler greifende Halterhaftung sieht bei Personenschäden gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG eine Begrenzung der Haftung auf insgesamt 5 Mio. Euro vor. Die Ersatzpflicht für Sachschäden begrenzt § 12 Abs. 1 Nr. 2 auf 1 Mio. Euro. Eine Ausnahme gilt nach § 12a StVG für die Beförderung gefährlicher Güter. Hier erhöht sich die Höchsthaftungssumme auf 10 Mio. Euro. Eine weitere Ausnahme gilt gemäß § 12b StVG, wenn ein Schaden bei dem Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs verursacht wird. Das StVG verzichtet hier völlig auf eine Höchsthaftungssumme. Nach hier vertretener Ansicht wird die Diskussion um eine Erhöhung der Höchsthaftungssummen überbewertet. Unfälle ohne jegliches Verschulden einer Person dürften auf absehbare Zeit die Ausnahme bleiben, da auch beim hochautomatisierten Fahren den Fahrer zumindest in mittlerer Zukunft Überwachungs- bzw. Übernahmeverpflichtungen treffen. Auch in der Vergangenheit haben Fahrzeugdefekte (z. B. geplatzter Reifen) zu schweren Unfällen ohne Verschulden des Fahrers geführt. Praktische Probleme mit der Überschreitung der Höchsthaftungssumme von 5 Mio. Euro sind kaum bekannt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass im Falle eines Systemfehlers parallel ein Produkthaftungsan-

---

<sup>6</sup> Vgl. auch Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V., Hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – Industriepolitische Schlussfolgerungen, 142.

spruch gegen den Hersteller besteht, der im Falle der Produzentenhaftung nach BGB unbegrenzt ist. Für die Gefährdungshaftung nach dem Produkthaftungsgesetz gilt nach § 10 ProdHaftG eine Haftung von insgesamt 85 Mio. Euro für Personenschäden, die jedoch, anders als bei der Halterhaftung, nicht je Schadenfall greift, sondern auch für sogenannte „Serienschäden“ gilt, d.h. alle Schädigungen von Personen aus einem Produktfehler umfasst. Soweit aufgrund der Verlagerung der Unfallursache vom Fahrerverschulden auf einen Systemfehler des Fahrzeugs trotzdem eine Erhöhung der Höchsthaftungssumme des StVG als notwendig erachtet wird, sollten die Mindestversicherungssummen der Kfz-Haftpflichtversicherung im Auge behalten werden. Eine Erhöhung der Haftungshöchstsumme darf nicht dazu führen können, dass der Halter ohne eigenes Verschulden und in Ermanglung ausreichenden Versicherungsschutzes den Schaden aus eigener Tasche bezahlen muss. Die aktuellen Mindestversicherungssummen gemäß Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG betragen für Personenschäden 7,5 Mio. Euro und für Sachschäden 1,12 Mio. Euro.

### **3 Schutz des Halters und des Verkehrsopfers durch das Pflichtversicherungssystem**

Teilweise wird gegen das bestehende Haftungssystem eingewandt, es wäre in Zeiten hochautomatisierter Fahrzeuge nicht mehr sachgerecht, dem Halter die Haftung aufzuerlegen, da doch der Hersteller das hochautomatisierte System programmiert und den Systemfehler zu vertreten hat. Diese Ansicht vernachlässigt jedoch, dass es Grundprinzip von Halter- bzw. Gefährdungshaftungen ist, demjenigen die Haftung aufzuerlegen, der den Nutzen aus der Sache bzw. der Technologie zieht. Dem Halter die Haftung aufzuerlegen, ist deshalb auch in anderen Bereichen üblich. So haftet zum Beispiel nach den EU Verordnungen 2027/97/EG und 889/2002/EG der Luftfahrtunternehmer für Schäden eines Fluggastes oder der Eisenbahnunternehmer nach EU Verordnung 1371/200/EG für Schäden von Zugfahrgästen. Dies jeweils auch dann, wenn die Unfallursache in einem vom Hersteller zu verantwortenden Produktfehler liegt.

Dieses Grundmotiv der Gefährdungshaftungen wird in Wikipedia<sup>7</sup> zutreffend wie folgt zusammengefasst: „Die Gesellschaft erlaubt bestimmte Verhaltensweisen trotz ihrer Gefährlichkeit auf Grund ihrer sozialen Nützlichkeit (sozialadäquates Verhalten). Wer z. B. an dem Straßenverkehr teilnimmt, ein Kernkraftwerk betreibt, eine Eisenbahngesellschaft unterhält oder Produkte in den Verkehr bringt, tut nichts Unrechtes, obwohl er weiß, dass sein Verhalten unter Umständen gefährlich werden kann. Sein Verhalten ist gesellschaftlich erwünscht. Der Grundgedanke der Gefährdungshaftung liegt darin, dass derjenige, der Nutzen aus abstrakt gefährlichen Handlungen zieht, welche die Gesellschaft für nützlich erachtet und daher erlaubt, auch für die Schäden einstehen soll, die sich aus der gefährlichen Handlung ergeben.“

Auch steht der Halter im deutschen Haftungssystem ja nicht schutzlos da, da sein Schutz vor den finanziellen Folgen seiner Haftung durch das Kfz-Pflichtversicherungssystem gewährleistet ist. Nach § 1 PflVG ist der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden abzuschließen. Wie dieser Versicherungsschutz beschaffen sein muss, wird in § 2 KfzPflVV näher konkretisiert. Im Rechtsverhältnis zum einzelnen Versicherungsnehmer ergibt sich der Versicherungsumfang der Kfz-Haftpflichtversicherung aus den Allgemeinen Versicherungsbedingungen zur Kfz-Versicherung (AKB), deren Deckungsumfang in der Kfz-Haftpflichtversicherung jedoch mindestens den Regelungen von § 2 KfzPflVV entsprechen muss. Alle am Markt befindlichen Kfz-Haftpflichtversicherungen versichern deshalb die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche, die auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts gegen den VN erhoben werden, wenn durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs ein Personen-, Sach-, oder Vermögensschaden verursacht wurde.

---

<sup>7</sup> <https://de.wikipedia.org/wiki/Gef%C3%A4hrdungshaftung>, zuletzt abgerufen am: 09.01.2017.

Der Schutz des unschuldigen Verkehrsoffers ist in diesem System selbst dann gewährleistet, wenn der Versicherungsschutz aufgrund einer Pflichtverletzung des Versicherungsnehmers bzw. des in der Kfz-Haftpflichtversicherung mitversicherten Fahrers oder Halters gefährdet ist. Ein Beispiel hierfür ist die Leistungsfreiheit des Kfz-Haftpflichtversicherers wegen Nichtzahlung des Versicherungsbeitrags gemäß §§ 37, 38 VVG. Für den geschädigten Dritten hat die Leistungsfreiheit des Kfz-Haftpflichtversicherers keine Auswirkung, da der Geschädigte durch § 117 Abs. 1 VVG geschützt ist. Hiernach gilt, dass auch wenn der Versicherer seinem Versicherten gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, die Leistungspflicht gegenüber dem Verkehrsoffer im Außenverhältnis gleichwohl bestehen bleibt. Aus Gründen des Opferschutzes soll der Geschädigte keinen Nachteil daraus haben, dass der Versicherte aufgrund von Pflichtverletzungen im Innenverhältnis gegenüber dem Versicherer keinen oder nur teilweisen Leistungsanspruch hat. Der Kfz-Haftpflichtversicherer würde in diesen Fällen die an das Verkehrsoffer bezahlte Entschädigung teilweise (z. B. bei Obliegenheitsverletzung gemäß §§ 5,6 KfzPflVV bis 5.000 Euro) oder vollständig (z. B. bei Nichtzahlung des Versicherungsbeitrags) von seinem Versicherungsnehmer zurückfordern.

#### **4 Kein ausreichender Schutz des Verkehrsoffers über Produkthaftung**

Soweit von Herstellern vereinzelt<sup>8</sup> eine Verlagerung der Haftung auf den Hersteller diskutiert wird, ist dies keine Lösung, die dem Schutzinteresse des Verkehrsoffers gerecht wird. Ein Produkthaftungsanspruch kann sich aus der sogenannten deliktischen verschuldensabhängigen Produzentenhaftung des BGB und der verschuldensunabhängigen Produkthaftung des ProdHaftG ergeben. Auch wenn bei der verschuldensunabhängigen Haftung des

---

<sup>8</sup> Vgl. Spiegel Online v. 08.10.2015, abrufbar im Internet unter: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/volvo-will-haftung-bei-autos-mit-autopilot-uebernehmen-a-1056915.html>, zuletzt abgerufen am: 09.10.2017.

ProdHaftG der Nachweis eines Verstoßes gegen eine Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflicht nicht erforderlich ist, bleibt es dem Geschädigten nicht erspart, das Vorliegen eines Produktfehlers nachzuweisen. Fehlerhaft ist ein Produkt nach § 3 ProdHaftG, wenn es zum Zeitpunkt, in dem es in Verkehr gebracht wird, nicht die Sicherheit bietet, die von der Allgemeinheit berechtigterweise erwartet werden darf. Derartige Fehler können sowohl bei der Konstruktion und der nachfolgenden Fabrikation des Produktes entstehen als auch bei der Instruktion. Da solche Produktfehler in der Massenproduktion der Fahrzeughersteller erhebliche Auswirkungen haben und Hersteller eine Fehlerhaftigkeit ihres Produktes nicht ohne weiteres zugeben, ist der Nachweis in der Praxis häufig nicht einfach zu führen. Durch das dargestellte bewährte Haftungssystem aus Verschuldenshaftung des Fahrers und Gefährdungshaftung des Halters wird das unschuldige Verkehrsoffer hingegen unproblematisch entschädigt, auch wenn unklar ist, ob ein Fahrerfehler oder ein Systemfehler ursächlich für den Unfall waren. Es genügt, wenn das Verkehrsoffer beweist, dass ein Schaden beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs eingetreten ist. Dem unschuldigen Verkehrsoffer bleibt es so erspart, die Risiken eines Rechtsstreits wegen eines Produktfehlers gegen den Hersteller einzugehen.

Ist eine Produkt- bzw. Produzentenhaftung des verantwortlichen Herstellers nachweisbar, haftet dieser neben dem Fahrzeughalter als Gesamtschuldner. Dem Geschädigten steht es dann grundsätzlich frei, wen er in Anspruch nimmt, doch ist davon auszugehen, dass der Geschädigte sich aufgrund der deutlich geringeren Anforderungen zunächst an den gemäß § 7 StVG haftenden Fahrzeughalter bzw. dessen Kfz-Haftpflichtversicherer halten wird. Dieser wiederum wird beim Fahrzeughersteller Rückgriff nehmen, wenn der Unfall auf ein Versagen eines Assistenzsystems zurückzuführen ist und ihm ein entsprechender Haftungsnachweis möglich erscheint. Im Innenverhältnis zwischen den Gesamtschuldnern hängt die Verpflichtung zum Schadensersatz gemäß §§ 426 Abs. 1, 254 BGB davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Auch der Kaskoversicherer ist im Verhältnis zum Versicherungsnehmer bei einem Fehler des Assistenzsystems zunächst eintrittspflichtig, da die Leistungs-

pflicht des Kfz-Kaskoversicherers beim Vorliegen eines Unfalls unabhängig davon ist, ob ein anderer Verursacher für den Schaden (mit-) verantwortlich ist. Nach § 86 Abs. 1 VVG geht jedoch der Ersatzanspruch, der dem Versicherungsnehmer gegen den Hersteller zusteht, auf den Versicherer über. Für den Versicherungsnehmer führt der Schaden gemäß I.4.1.2 c AKB dann nicht zur Rückstufung, wenn der Regress des Versicherers erfolgreich ist und der Hersteller die Aufwendungen des Kaskoversicherers in vollem Umfang zurückerstattet.

## 5 Aufmerksamkeitsanforderungen an den Fahrer

Hochautomatisiertes Fahren macht mittelfristig nur Sinn, wenn die technischen Möglichkeiten auch die Freiheit des Fahrers erhöhen und dieser auch berechtigt ist, im vertretbaren Maße fahrerfremde Tätigkeiten auszuführen. Die Rechtsprechung der Vergangenheit hat grundsätzlich sehr hohe Anforderungen an die Aufmerksamkeit des Fahrers gestellt. Als grob fahrlässig angesehen wurde z. B. das Suchen nach Dingen im Handschuhfach<sup>9</sup> oder das Umdrehen nach einem schreienden Kind.<sup>10</sup> Grobe Fahrlässigkeit wurde auch beim Telefonieren mit Handy ohne Freisprecheinrichtung bei 120 km/h bei Nebel und nasser Fahrbahn auf der Autobahn bejaht.<sup>11</sup> War die Geschwindigkeit hoch, wurde auch schon mal das Anzünden einer Zigarette als grob fahrlässig eingestuft.<sup>12</sup>

Der Maßstab für die dem Fahrer obliegende Aufmerksamkeit wird sich verschieben, je ausgereifter die hochautomatisierten Fahrzeugsysteme sind. Grobe Fahrlässigkeit setzt in objektiver Hinsicht voraus, dass der Handelnde die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und unbeachtet lässt, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Zusätzlich ist in subjektiver Hinsicht ein unentschuldbares Fehlverhalten erforder-

---

<sup>9</sup> OLG Stuttgart, Urteil v. 22.10.1998 – 7 U 118/98, r+s 1999, 56.

<sup>10</sup> OLG Frankfurt, Urteil v. 24.11.1993 – 23 U 38/93, OLGR 1994, 101.

<sup>11</sup> OLG Köln, Urteil v. 19.09.2000 – 9 U 43/00, VersR 2001, 580.

<sup>12</sup> OLG Frankfurt, Urteil v. 08.02.1995 – 23 U 108/94, VersR 1996, 446.