

Wenn das Auto ein Eigenleben entwickelt...

## **Straf- und zivilrechtliche Haftung für Hard- und Software-Fehler im Bereich des assistierten und automatisierten Fahrens**

Mag. Martin Hoffer, Leiter der ÖAMTC-Rechtsdienste beleuchtet in seinem Vortrag die Frage, ob und inwiefern Regelungslücken für die Haftung nach Unfällen unter Beteiligung automatisierter Fahrzeuge bestehen. Die Frage wird auf Basis der bestehenden Haftungsgrundlagen und Deckungsansprüchen bzw. Haftungsbegrenzungen erörtert.

Ein besonderes Gewicht legt der Referent auf Sachverhalte, die unter „normalen“ Umständen passieren, aber eben auch unter Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen denkbar sind.

Dabei zeigt sich, dass im Grunde das bestehende Haftungsregime ausreichend ist, aber künftig vermutlich (zumindest relativ) mehr Ansprüche auf Gefährdungshaftung aufgrund technischer Defekte im Verhältnis zur Verschuldenshaftung zu erwarten sind. In Summe dürften aber Unfälle – vor allem schwere - seltener werden.

Allerdings könnten Fälle von Forderungen eines Fahrzeugnutzers oder-besitzers gegen den Inverkehrbringer eines Fahrzeuges oder auch bloß einer Software zunehmen, wenn etwa das Fahrzeug dem Nutzer selbst einen Schaden zufügt. Bisher wäre für Fahrfehler nur jeder selbst verantwortlich. Jedenfalls empfiehlt sich für derartige Fälle der Abschluss einer – bislang eher weniger relevanten - Insassenunfallversicherung, die vor allem den Lenker selbst vor finanziellen Belastungen schützt, wenn kein Haftpflichtiger namhaft zu machen ist. Dieser Fall zeigt aber auch, dass die Zahl möglicher Regresse von Haftpflicht- oder Kaskoversicherungen (oder eben auch Insassenunfallversicherungen) gegen Fahrzeug- oder Software-Hersteller steigen könnten.

Um diesem entgegenzuwirken ist schon jetzt absehbar, dass automatisierte Fahrzeuge extrem defensiv programmiert sein müssen, um Haftungen auf Grundlage von theoretisch vorhersehbaren Unfallsituationen zu vermeiden. Die Industrie sieht sich also zum „Mut zur Feigheit“ gezwungen und muss nun die Tendenz ihrer Fahrzeuge zur Zurückhaltung ihren Kunden erklären.

Spannend und herausfordernd findet der Referent schließlich die zu erwartende sehr lange Phase des „Mischverkehrs“ verschiedener Intensitätsstufen der Automatisierung sowie die notwendige Integration von nicht vernetzten Verkehrsteilnehmern.

Damit schließt sich der Kreis zu der in einem anderen Beitrag des Symposiums gestellten Frage nach der gesellschaftlichen Akzeptanz derartiger Systeme und der Befürchtung der Entwicklung eines „Eigenlebens“ – ganz abgesehen von der Gefahr der absichtlichen oder störungsbedingten Herbeiführung von Fehlfunktionen.

Zum „Nachlesen“ verweist der Referent auf den Podcast Nr. 12 auf der Seite des „Auto-Touring“ im ÖAMTC. Dort hat sich vor kurzem Rechtsanwalt Dr. Eustacchio mit sehr ähnlichen Fragestellungen befasst und entsprechende Analysen der Rechtslage präsentiert.