

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Jänner 2016

01

1 – 36

Jubiläum

60 Jahre ZVR

Editorial Karl-Heinz Danzl ➤ 1

Grußbotschaften

Wolfgang Brandstetter ➤ 4

Robert Dittrich ➤ 5

Othmar Thann ➤ 6

Oliver Schmerold ➤ 7

Beiträge

Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz Heinz Templ ➤ 10

Die Haftung des Straßenerhalters im untergeordneten Straßennetz Martin Hoffer ➤ 14

Die Rechtsprechung des VfGH zum GütbefG, zum GGfBG und zum KfzG Martin Hiesel ➤ 20

Rechtsprechung

Fehlende Motorrad Schutzkleidung – Kürzung des Schmerzensgeldes Christian Huber ➤ 24

Haftung für Schwarzfahrt bei arglistig herausgelocktem Kfz Christoph Kronthaler ➤ 28

Judikaturübersicht Verwaltung

Führerscheinverfahren, dreimonatige Entscheidungsfrist gilt nicht für Verwaltungsgerichte ➤ 34

Funkgerät ist einem Handy gleichzuhalten ➤ 34

Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz

ZVR 2016/7

§§ 1, 5 ua EKHG;
§§ 1, 4 PHG;
§§ 1295, 1296,
1315 ABGB;
§ 2 KFG;
§§ 1, 3 FSG;
§ 2 KHVG

selbstfahrende
Autos;
Haftung;
autonomes
Fahren

In regelmäßigen Abständen wird unser Rechtssystem von technologischen Entwicklungen überholt. Kaum sind große Innovationsschübe in den Normenkörper integriert, drängen bereits die nächsten Themen über die Aufmerksamkeitsschwelle von Rechtsanwender und Gesetzgeber. Die Ankündigung des BMVIT, selbstfahrende Autos testweise zuzulassen, bringt das Thema nun auch rechtlich in Fahrt. Hier eine Ersteinschätzung.

Von Heinz Templ

Inhaltsübersicht:

- A. Ausgangssituation
 1. Autonomes Fahren im Überblick
 2. Begriffe und rechtliche Ausgangslage
- B. Verschuldenshaftung
 1. Verschuldensebene
 2. Rechtswidrigkeitsebene
- C. Gefährdungshaftung
 1. EKHG
 2. Produkthaftung
- D. Sonstiges
 1. Zulässigkeit im Straßenverkehr; FSG;
Wiener Straßenverkehrskonvention
- E. Zusammenfassung und Ausblick

A. Ausgangssituation

1. Autonomes Fahren im Überblick

Mit nichts weniger als der industriellen Revolution wird das autonome Fahren häufig verglichen. So wurde auch am ZVR-Verkehrsrechtstag 2015, wo dem Thema angesichts der Aktualität erstmals ein eigenes Panel gewidmet war, ausgiebig darüber referiert und diskutiert.¹⁾ Spätestens seit Google 2014 mit seinem knubbeligen Prototyp des Google Car einen Publicity Treffer landete, gehen auch die Autokonzerne mit ihren Entwicklungen mehr an die Öffentlichkeit. Die Medien antizipieren naturgemäß das selbstfahrende Auto als die individuelle Mobilitätslösung für die Zukunft. Sowohl Google als auch die namhaften großen deutschen Automobilhersteller haben bereits zahlreiche Versuchsfahrzeuge teils auch in das öff Verkehrsnetz geschickt. Bei unseren Nachbarn in Deutschland gibt es eine Teststrecke, auf der die autonomen Fahrzeuge mit menschlichem Backup bereits fahren dürfen. Im westfranzösischen La Rochelle kreuzen sechs kleine autonom fahrende Busse, wenn auch mit geringer Geschwindigkeit, durch den alten Hafen. In den USA fahren autonome Fahrzeuge bereits seit längerem zigtausende Meilen quer über den Kontinent. Auch die ersten positiven Statistiken zu Googles Testauto gelangten schon an die Öffentlichkeit. Nun sollen auch in Österreich Teststrecken

im öff Verkehr geschaffen werden. Wie das viel zitierte Amen im Gebet ist, wohl berechtigt, beinahe am Ende eines jeden Medienberichts zu lesen, dass es noch viele ungeklärte Fragen gäbe und insb Haftungsfragen offen seien. Und so wollen wir uns dem Thema Haftung bei selbstfahrenden Autos nähern und das eine oder andere kleine Randthema mitbeleuchten.

2. Begriffe und rechtliche Ausgangslage

Um uns der Haftungsfrage anzunähern, sollten wir zunächst den Grundbegriff des autonomen Fahrens klären. In Deutschland wurden in einem Arbeitskreis „automatisiertes Fahren“ Beschreibungen für teil- und vollautonomes Fahren festgelegt. Dort wurde die dritte Stufe, das „vollautomatisierte Fahren“ mit den Worten beschrieben, dass „das System alle Situationen autonom bewältigen kann und eine Überwachung durch den Fahrer nicht erforderlich ist. Fahr fremde Tätigkeiten sind dem Fahrer erlaubt. Ebenso ist in dieser Stufe fahrerloses Fahren möglich.“²⁾ Diese Definition ist freilich in Bezug auf das Fahrzeug selbst etwas schwammig, weshalb mir an dieser Stelle der Versuch einer Eigendefinition gestattet sei. Beim derzeitigen Stand der Technik wird man das autonome Fahren etwa so umschreiben können, dass sich „ein Kraftfahrzeug von einer dezentralen onboard-Steuerung im Straßenverkehr auf menschliche Anordnung hin selbsttätig bewegt und dabei von integrierten zentralen Online-Diensten unterstützt wird.“ Der Begriff des Kfz aus § 2 Abs 1 Z 1 KFG bleibt dabei auch für autonome Fahrzeuge anwendbar.

Die bislang ebenfalls noch nicht gänzlich legalisierten teilautonomen Fahrerassistenzsysteme (s Pkt D.1.) bleiben in dieser Besprechung unbeachtet. Solange

1) www.verkehrsrechtstag.at (Stand 9. 11. 2015); s weiters auch ZVR-Sonderheft 12a/2015 mit den Vorträgen zum Panel Autofahren der Zukunft: IVS, Fahrerassistenz-Systeme und automatisiertes Fahren: Hilgendorf, Automatisiertes Fahren und das Recht, ZVR 2015, 469; Bönninger/Schüppel, Vertrauen erhalten – Datenschutz und Datensicherheit bei modernen Fahrzeugen, ZVR 2015, 474; Böhm, Zugang zu verkehrsrelevanten Daten und Diensten in Österreich, ZVR 2015, 485; Kunnert, Das vernetzte Automobil aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2015, 481.

2) www.daimler.com/dccom/0-5-1742887-49-1743260-1-0-0-1743248-0-0-135-7165-0-0-0-0-0-0.html (Stand 9. 11. 2015).

nämlich Lenker vorhanden und dazu verhalten sind, auch mit Einsatz von Assistenzsystemen stets die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten, bleibt die Lenkerhaftung bestehen.

Die nach aktuellem Rechtsstand mit der Haftungsfrage zentral verbundene Definition des „Lenkens eines Kraftfahrzeugs“ wird bei gänzlich autonomen Kfz auf eine völlig neue Ebene gehoben und vom aktiven menschlichen Tun zu einer sequenziell maschinell-computergesteuerten Rechen- und Befehlsabfolge. Das menschlich schuldhaftes Tun als einer der drei Grundpfeiler für verschuldensabhängige Haftung bzw. Schadenersatzpflicht fällt beim autonomen Fahren schlicht weg oder wird auf eine höhere, für den Geschädigten nicht mehr leicht als Schadensverursacher greifbare Herstellerebene gelegt. Bislang kann man sich relativ einfach an den Lenker/Halter und nicht zuletzt an den Versicherer des unfallverursachenden Fahrzeugs wenden. Nach § 1296 ABGB wird vermutet, dass im Zweifel ein Schaden ohne Verschulden eines anderen entsteht. Ein potenziell Geschädigter muss also das Vorhandensein von Verschulden im Schadensfall beweisen, worin der bisherigen Auffassung des Themas nach bei autonom tätigen Kfz genau die Schwierigkeit bzw. Unmöglichkeit bestehen zu scheint.

Rechtlich müssen wir allerdings bereits in einer früheren Phase der Prüfung von Ersatzpflichten einhaken. Während uns die Kausalität als erste Prüfinstanz im Schadenersatzfall bei einem Unfall mit selbstfahrenden Autos kaum mehr Probleme bereitet als bei herkömmlich gelenkten Kfz, eröffnet sich bei der Prüfung der Rechtswidrigkeit das erste kolossale Hindernis für Geschädigte:

Da sich Rechtsnormen naturgemäß nur an Menschen richten können, benötigen wir für den Zuspriech eines Schadenersatzes rechtswidriges menschliches Verhalten und nicht jenes einer selbsttätig fahrenden Maschine.

Bei der Gefährdungshaftung nach dem EKHG tritt an die Stelle des schuldhaft rechtswidrigen Verhaltens von Menschen der schlechte Betrieb eines Kfz neben den übrigen Voraussetzungen als haftungsauslösendes Moment, weil dieser Betrieb von der Rechtsordnung grundsätzlich als Gefahr eingestuft wird. Es scheint also auf den ersten Blick so, als ob der potenziell Geschädigte de facto wegen erheblich erschwelter Beweisführung aus der Verschuldenshaftung hinaus und in die von der Rsp wohl richtig als Minus gegenüber der Verschuldenshaftung angesehene Gefährdungshaftung hineingedrängt wird, wenn er aus einem Unfall mit einem autonom fahrenden Auto heraus einen Schaden erleidet. Hierbei wird wiederum der Halterhaftung nach § 5 EKHG und der Produkthaftung nach dem PHG besondere Bedeutung zukommen.

Wir werden also im nächsten Schritt die Verschuldens- bzw. die Gefährdungshaftung für das autonome Fahren näher beleuchten.

B. Verschuldenshaftung

1. Verschuldensebene

Wie bereits oben kurz angedeutet, ist die Frage der Beweislast im Verkehrsunfallhaftungsprozess bei der

Prüfung der Verschuldensfrage von zentraler Bedeutung. Ob Vorsatz, grobe oder leichte Fahrlässigkeit vorliegen, ist vom Geschädigten zu beweisen. Grundsätzlich bedeutet das Verschulden die persönliche Vorwerfbarkeit von einem (rechtswidrigen) Verhalten.³⁾ Wenn wir zunächst die Rechtswidrigkeit nicht beachten, bleibt auf der Verschuldensebene also die Vorwerfbarkeit eines Verhaltens, die in Ermangelung eines Lenkers des autonomen Fahrzeugs bei einer (juristischen) Person im Hintergrund gesucht werden muss, sofern keine andere Person am Unfall ein Verschulden trifft. Wir benötigen also ein vorwerfbares Verhalten beim Hersteller oder seinen Gehilfen, widrigenfalls die Verschuldenshaftung zu Gunsten des Geschädigten per se ausscheidet. Stellen wir uns also ein **konkretes Beispiel** vor: Ein autonom fahrendes Kfz lenkt bei einer Kreuzung mit grundsätzlich angemessener Fahrgeschwindigkeit nach links ein, überfährt dabei eine rote Ampel und in weiterer Folge einen Fußgänger, der die Straße über den Schutzweg bei Grün überquert. Der Fußgänger kommt zu Sturz und erleidet einen Beinbruch und weitere kleinere Verletzungen am Körper. Das Fahrzeug kommt durch Aktivierung einer Notfallprozedur zum sofortigen Stillstand. Das in diesem beschriebenen Fall herkömmlich vorwerfbare Verhalten ist das Überfahren eines Haltesignals entgegen den (Schutz)bestimmungen der StVO und das darauf folgende Übersehen des Fußgängers am Schutzweg, wodurch dieser an seinem Körper verletzt wird. Säße hinter dem Lenkrad eine Person, wäre die Frage der Vorwerfbarkeit des (rechtswidrigen) Verhaltens leicht geklärt. Der Sorgfaltsmaßstab eines Kfz-Lenkers hat so zu sein, dass stets genügend Aufmerksamkeit für Haltehinweise und über einen Schutzweg querende Fußgänger gegeben ist. In unserem selbstfahrenden Auto ist aber ohne menschliches Zutun ein Fehler passiert, der zum „Übersehen“ des Haltesignals und des Fußgängers durch das selbstfahrende Auto geführt hat. Im Verschuldenshaftungsprozess müssen wir diesen Fehler in der Beweisführung finden – brauchen also Zugriff auf eine Art Blackbox. Deren Auswertung wird mitunter komplex und kompliziert, weshalb sich, sollten sich diese Fahrzeuge durchsetzen, gewiss eine neue Art Sachverständige herausbilden wird. Unser fiktiver Sachverständiger hat feststellen können, dass durch einen Pufferüberlauf in einer Speichereinheit Kamerainformationen der drei Fahrzeugfrontkameras nur mit einer Zeitverzögerung von vier Sekunden an die zentrale Recheneinheit gesendet werden konnten und durch einen weiteren mit dem ersten Pufferüberlauf zusammenhängenden Fehler der Kollisionsnotfallsistent das Fahrzeug nicht zeitgerecht vor dem Zusammenprall mit dem Fußgänger anhalten konnte. Ein Techniker des Herstellers hat also bei der Programmierung einen Fehler begangen, der im konkreten Fall zum Unfall geführt hat. Im Verschuldensbeweis wird vermutet, dass der Schädiger die notwendige Sorgfalt an den Tag legt und es ist für den Geschädigten der Anscheinsbeweis zulässig.⁴⁾ Das bedeutet, dass be-

3) Vgl dazu und im Folgenden *Schlösser/Fucik/Hartl*, Verkehrsunfall VI² (2012) Rz 35.

4) *Schlösser/Fucik/Hartl*, aaO Rz 47.

stimmte Geschehensabläufe typisch sind und es daher wahrscheinlich ist, dass auch im konkreten Fall ein derartiger gewöhnlicher Ablauf und nicht ein atypischer gegeben ist. Die Entkräftung des Geschehensablaufs obliegt dem Schädiger.⁵⁾ Wir können also, wenn wahrscheinlich auch nur mit extrem hohem Aufwand, im Idealfall ein vorwerfbares Verhalten, das dem Hersteller zuzurechnen ist, finden und beweisen. Der Fehler, der einem sorgfältigen Techniker bei der Programmierung aufgefallen wäre, führt in unserem Beispiel kausal zum Schadensereignis.

Freilich haftet der Hersteller im deliktischen Bereich nur für das Verschulden seiner Besorgungsgehilfen, wenn diese nach § 1315 ABGB habituell untüchtig oder wissentlich gefährlich sind. Diese Umstände sind natürlich wiederum mit einem erheblichen Beweisnotstand verbunden. Alleine die Ausforschung des betroffenen Technikers dürfte bereits zum Scheitern verurteilt sein.

Für Aufsehen sorgte in diesem Zusammenhang die Anklündigung von Volvo,⁶⁾ die Haftung für Unfälle, die von deren selbstfahrenden Fahrzeugen verursacht werden, zu übernehmen. Solche Zugeständnisse bringen zum Vorteil von potenziell Geschädigten auch andere Hersteller unter Zugzwang.

Bewegen wir uns rechtlich weiter auf der Verschuldensebene, so stellen wir uns jetzt die Frage, ob der Schädiger das Schadensereignis und dessen Folgen vorhersehen konnte, was konkrete Bedeutung für den Primär- bzw Folgeschaden hat. Das Verschulden muss nicht alle Schadensfolgen berücksichtigen, wenn mit deren Möglichkeit nur abstrakt gerechnet werden musste und es nicht gänzlich atypisch ist. Untersagt die Rechtsordnung aber ein gefährliches Verhalten wie in unserem Fall das Überfahren einer roten Ampel, so muss sich das Verschulden überhaupt nur auf die Übertretung der Norm beziehen, während die Vorhersehbarkeit des Schadens für den konkreten Schädiger ohne Bedeutung ist.⁷⁾ Genau dieser Umstand, dass wir im konkreten Fall keine menschliche Übertretung eines Verbots des Überfahrens einer roten Ampel haben, führt neben der Notwendigkeit für das Vorliegen einer die Rechtswidrigkeit begründende schutzgesetzlichen Norm im Schadensfall dazu, dass wir uns im Folgenden näher mit der Rechtswidrigkeitsebene an sich beschäftigen.

2. Rechtswidrigkeitsebene

In Ermangelung der konkreten Überschreitung einer Rechtsnorm und der fehlenden Übertretung eines Schutzgesetzes – schlichte Fehlprogrammierung des Technikers – kann auf der Ebene der Rechtswidrigkeit nur noch auf die Verletzung absolut geschützter Rechtsgüter zurückgegriffen werden. Berücksichtigen wir den Umstand, dass die Beeinträchtigung von absolut geschützten Rechtsgütern alleine noch nicht die Rechtswidrigkeit des Verhaltens begründet, sondern es zusätzlich einer umfassenden Interessenabwägung über die Art des beeinträchtigten Rechts und die Schwere des Eingriffs bedarf, so schafft auch wegen der Probleme auf der Rechtswidrigkeitsebene die Ver-

schuldenshaftung wohl bei den meisten derartigen Sachverhalten keine wirkliche Abhilfe.⁸⁾

C. Gefährdungshaftung

1. EKHG

Wie bereits unter Pkt A.2. erörtert, lässt sich zweifelsfrei feststellen, dass ein selbstfahrendes Auto unter den Begriff des Kfz des KFG subsumiert werden kann. Der Gesetzgeber hat mit der Figur der Gefährdungshaftung eine von Verschulden und Rechtswidrigkeit losgelöste Haftungsgrundlage geschaffen, die die Durchsetzung von Haftungsansprüchen aus Kfz-Unfällen wesentlich erleichtert, weil es schon bisher Umstände gibt und gab, die bei derartigen Vorfällen ein Verschulden von Personen in den Hintergrund treten lassen. So ist die mit der bloßen Gefahr des Betriebs eines Kfz verbundene Haftung im Schadensfall durch § 1 EKHG normiert.

Die Grundlage für die Halterhaftung nach § 5 Abs 1 EKHG ist demnach der schlichte Betrieb des Kfz, der für einen Unfall ursächlich ist. Die sehr weiten durch die Judikatur herausgebildeten Grenzen der Begriffe des Betriebs eines Kfz und des Unfalls führen sowohl in unserem oben behandelten Beispiel als wohl auch in den meisten übrigen denkbaren Unfallkonstellationen mit selbstfahrenden Kfz zu einer Halterhaftung. Diese ist durch die Bestimmungen des KHVG versicherungstechnisch – wenn auch im Rahmen des § 15 EKHG – gedeckelt, dennoch recht gut abgesichert. Die Allianzversicherung hat auch bereits angekündigt, Versicherungsschutz für selbstfahrende Fahrzeuge anzubieten,⁹⁾ womit eine wesentliche Hürde für die Verbreitung der autonomen Fahrzeuge genommen sein dürfte.

2. Produkthaftung

Neben der Gefährdungshaftung aus dem EKHG steht dem Geschädigten grundsätzlich auch das PHG als Anspruchsgrundlage zur Verfügung. Für Schäden, welche durch fehlerhafte Produkte verursacht werden, seien es körperliche oder Sachschäden, haftet einerseits der Unternehmer, der das Produkt hergestellt und in den Verkehr gebracht hat, und andererseits auch der Importeur, der das Produkt in den eur Wirtschaftsraum eingeführt und in den Verkehr gebracht hat. Der Kreis der haftenden Personen würde sich damit gegenüber dem EKHG erweitern. Freilich sieht das PHG in § 4 eine für unseren Haftungsfall nicht ideale Definition des Produkts vor. Als Produkt iSd PHG gelten nämlich bloß bewegliche körperliche Sachen. Die häufigste Unfallkonstellation bei selbstfahrenden Kfz wird sich wahrscheinlich aus der Fehlfunktion eines Programms oder Programmteils der Steuerungssoft-

5) Vgl WEKA (Hrsg), Verkehrsrecht 2014, 2.3.4, 1.

6) <http://futurezone.at/digital-life/volvo-uebernimmt-haftung-fuer-unfaelle-selbstfahrender-autos/157.288.679> (Stand 9. 11. 2015).

7) Schlosser/Fucik/Harti, aaO Rz 35.

8) Schlosser/Fucik/Harti, aaO Rz 29.

9) <http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/europa/4634504/allianz-will-auch-selbstfahrende-autos-versichern> (Stand 9. 11. 2015).

ware des Fahrzeugs ergeben, was zur bislang in Österreich noch strittigen Frage führt, ob Software unter den Produktbegriff (körperliche Sache) des PHG zu subsumieren ist.¹⁰⁾ Zumal aber bei unseren deutschen Nachbarn auch die Software unter das Regime des dPHG fällt, wird diese Frage wohl zukünftig auch in Österreich bejaht werden, sodass auch bei reinen Softwarefehlern das PHG anwendbar ist.

D. Sonstiges

1. Zulässigkeit im Straßenverkehr; FSG; Wiener Straßenverkehrskonvention

Das Lenken eines Kfz ist in Österreich nur mit einer behördlich erteilten Lenkberechtigung zulässig. Die Lenkberechtigung darf nur an natürliche Personen erteilt werden (§ 1 Abs 3 iVm § 3 Abs 1 FSG). Derzeit ist es also von den gesetzlichen Rahmenbedingungen her nicht möglich, dass selbstfahrende Autos auf österreichischen Straßen unterwegs sein können. Theoretisch wären hiervon auch Fahrzeuge erfasst, die mit teilautonomen Assistenzprogrammen ein „Selbstfahren – light“ ermöglichen. Um also überhaupt den rechtlichen Rahmen für das Fahren von autonomen Kfz zu schaffen, wäre es notwendig, etwa im § 1 Abs 1 a FSG eine Ausnahme von der Führerscheinplicht für selbstfahrende Autos zu normieren.

Die geplanten Testregionen, für die sich bereits mehrere lokale Wirtschaftskluster zur Verfügung gestellt haben, könnten nach jüngstem Informationsstand¹¹⁾ über eine Verordnungsermächtigung des Verkehrsministeriums im Rahmen des KFG realisiert werden. Ebenfalls angestrebt wird eine möglichst technologieneutrale und für den Wirtschaftsstandort Österreich wertschöpfungsfriendly Legaldefinition im KFG, die auch zukünftige Entwicklungen berücksichtigen soll.

Auf supranationaler Ebene müssten gemeinsame Bemühungen der Vertragsstaaten des Wiener Übk über den Straßenverkehr dazu führen, dass ein (völker-)rechtswidriger Zustand beseitigt wird, insoweit einzelne Staaten gesetzliche Regelungen über selbstfahrende Autos einführen. Der noch aus den 60er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts stammende Art 8 dieses Übk gebietet nämlich überhaupt, dass ein Fahrzeug, das am Straßenverkehr teilnimmt, einen Fahrer haben muss. Natürlich waren autonome Fahrzeuge damals noch so utopisch, dass an eine Einbeziehung nicht zu

denken war. Im Jahr 2014¹²⁾ allerdings wurde auf UN-Ebene (UN-ECE) eine Änderung beschlossen, die nicht ratifiziert und angesichts der Tatsache, dass sie lediglich Fahrerassistenzsysteme betrifft, noch vor Inkrafttreten überholt ist.

E. Zusammenfassung und Ausblick

Wie sich gezeigt hat, ist die Haftungsfrage von selbstfahrenden Autos keineswegs (wie vielfach in Medienberichten kolportiert) ungeklärt, sondern mit den im österreichischen Recht enthaltenen Instrumenten durchaus lösbar. Es wird dennoch nötig sein, zwischen Herstellerhaftung und den Interessen von potenziell Geschädigten zukünftig eine ausgewogene Balance zu finden, die auch gesetzlich de lege ferenda normiert ist.

Weil durch den Wegfall der menschlichen Komponente im Fahrbetrieb de facto ein Ausschluss der Verschuldenshaftung gegeben ist, der sich auch mit Rechtsanalogien nicht bewältigen lässt,¹³⁾ sollte der Gesetzgeber den Produktbegriff des PHG klarstellen, damit einerseits die Betragsbeschränkung aus dem EKHG zu Lasten des Geschädigten wegfällt und andererseits ein möglicher Zweifel über die Produkteigenschaft der Softwarekomponente von selbstfahrenden Autos ausgeräumt wird. Darüber hinaus müssen wohl Änderungen, die systematisch am ehesten im FSG oder im KFG normiert sein werden, dazu führen, dass (teil-)autonomes Fahren in Österreich überhaupt möglich gemacht wird. Eine Lösung könnte auch auf völkerrechtlicher Stufe über die Anpassung des Wiener Übk über den Straßenverkehr herbeigeführt werden.

Unerlässlich wird es ebenfalls sein, dass von Gesetzes wegen eine Art Blackbox für die autonomen Fahrzeuge vorgesehen wird, um die ohnehin schwierige Beweisthematik für potenziell Geschädigte bis zu einem gewissen Maß zu erleichtern.

10) Vgl zum Meinungsstand E. Staudegger, Datenhandel – ein Auftakt zur Diskussion: Zur Zulässigkeit des Handels mit Daten aus Anlass der Weitergabe von „Gesundheitsdaten“, ÖJZ 2014, 107 (108).

11) Vorabergebnis Arbeitskreis 1 Rahmenbedingungen und Infrastruktur des „Automatisierungsgipfels“ des bmvit, Stand Anfang November 2015.

12) ECE/TRANS/WP.1/145-Report of the 68th session (24–26 March 2014, www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf (Stand 9. 11. 2015).

13) Dazu etwa G. Kodek in Fasching/Konecny³ § 251 ZPO Rz 21 f; vgl auch Koziol, Die Haftung der Banken bei Versagen technischer Hilfsmittel, ÖBA 1987, 3 (10).

→ In Kürze

Im Artikel wird unter Heranziehung eines fiktiven Unfalls zwischen einem selbstfahrenden Auto und einem Fußgänger an einer Kreuzung versucht, die Haftung für den entstandenen Schaden zu klären. Dabei werden die Verschuldens- bzw. Gefährdungshaftung und deren verschiedene Elemente zur Lösung herangezogen. Die Nachteile der Gefährdungshaftung werden beleuchtet und aus der Sicht des Autors voraussichtlich notwendige gesetzliche Änderungen für die Teilnahme von selbstfahrenden Kfz am Straßenverkehr besprochen. Der Diskussionsstand auf nationaler und internationaler Normenebene wird kurz dargelegt.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Mag. Heinz Templ, LL.M., ist Rechtsanwalt in Wien. Kontaktadresse: Amalergasse 13, 1190 Wien. E-Mail: office@templ.com, Internet: www.templ.com

Literatur:

Hilgendorf, Automatisiertes Fahren und das Recht, ZVR 2015, 469; Bönninger/Schüppel, Vertrauen erhalten – Datenschutz und Datensicherheit bei modernen Fahrzeugen, ZVR 2015, 474; Böhm, Zugang zu verkehrsrelevanten Daten und Diensten in Österreich, ZVR 2015, 485; Kunnert, Das vernetzte Automobil aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2015, 481; E. Staudegger, Datenhandel – ein Auftakt zur Diskussion: Zur