

Herausgegeben von Ministerialrat *Detlef Otto Bönke*, Ministerialrat a. D., Berlin – *Dr. Peter Dauer LL.M.*, Leitender Regierungsdirektor a. D., Hamburg – *Dr. Ludwig Gehrmann*, Richter am Oberverwaltungsgericht a. D., Lüneburg – *Dr. Uwe Graeger*, Rechtsanwalt und Notar a. D., Dreieich – *Prof. Dr. med. Matthias Graw*, München – *Prof. Dr. Reinhard Greger*, Erlangen-Nürnberg – *Sebastian Gutt*, Rechtsanwalt, Helmstedt – *Prof. Dr. Christian Huber*, RWTH Aachen – *Dr. Joachim Jagow*, Ministerialdirigent a. D., Meckenheim – *Jürgen Jahnke*, Rechtsanwalt, Münster/Westfalen – *Dr. Benjamin Krenberger*, Richter am Amtsgericht, Landstuhl – *Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder*, International Safety Consulting – *Kurt Rüdiger Maatz*, Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe – *Dr. Matthias Quarch*, Vorsitzender Richter am Landgericht, Aachen – *Urban Sandherr*, Richter am Kammergericht, Berlin – *Wolfgang Vogt*, Rechtsanwalt, München – *Christian Weibrecht*, Ministerialdirigent im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin – *Wolfgang Wellner*, Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe.

in Zusammenarbeit mit der Neuen Juristischen Wochenschrift

Schriftleitung: *Dr. Matthias Quarch*, Vorsitzender Richter am Landgericht
nzv@quarch.de, Postfach 42 02 76, 52037 Aachen

Aufsätze

Prof. Dr. Christian Huber*

Anhebung der Haftungshöchstbeträge bei teilautomatisiertem Fahren in § 12 StVG ohne Anpassung der Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung

Teil des modernsten Straßenverkehrsrechts der Welt, allgemeines Lebensrisiko oder gesetzgeberische Panne?¹

1. Änderung der Haftung ohne Bedachtnahme auf die Deckung – eine Panne des Gesetzgebers?

Der deutsche Verkehrsminister *Dobrindt*² hat sich gerühmt, dass durch die Novellierung des StVG Deutschland beim teil- und vollautomatisierten Fahren das „modernste Straßenverkehrsrecht der Welt“ erhalten habe.³ Ob es das geworden ist, mag an dieser Stelle dahin gestellt bleiben. Womöglich hat aber das eine Ministerium nicht gewusst, was das andere macht und deshalb in seinen Zuständigkeitsbereich fallende Anpassungen unterlassen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur war für die Novellierung des StVG zuständig, das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wäre für die korrespondierende Anhebung der Kfz-Mindestversicherungssummen zuständig gewesen. Hingewiesen sei, dass die mangelnde Koordination in einer Phase erfolgte, als Deutschland noch eine handlungsfähige Bundesregierung besaß. Im Gesetzgebungsverfahren waren die maßgeblichen Interessenvertreter – natürlich – beteiligt. Aufgefallen ist denen die sogleich zu schildernde Diskrepanz nicht. Der zuständige Referent beim ADAC hat bei einem entsprechenden Vorhalt immerhin sogleich begriffen, welcher „faux pas“ da passiert ist.⁴ Sowohl in den Ministerien als auch beim GDV fehlt aber jegliches Problembewusstsein. Was ist aber nun konkret passiert?

Die deutsche Rechtsordnung kennt ein zweispuriges Haftungsrecht, auch und gerade bei Straßenverkehrsunfällen. Der Halter haftet nach § 7 StVG verschuldensunabhängig, weil das Autofahren gefährlich ist. Mehrere tausend Tote auf Deutschlands Straßen sowie mehrere hunderttausende

Verletzte sind der Blutzoll der Mobilität, an den wir uns gewöhnt haben.⁵ Die Haftung des Halters ist indes betragsbeschränkt. Selbst wenn der durch sein Fahrzeug beim Betrieb angerichtete Schaden höher sein sollte, ist die Haftung auf die in § 12 StVG genannten Beträge begrenzt. Der sachliche Grund für diese Haftungsbegrenzung liegt darin, dass eine Person Ersatz leisten muss, ohne dass ihr der geringste Verschuldensvorwurf gemacht werden kann, sie das Risiko somit nur begrenzt beherrschen kann. Daneben gibt es die Verschuldenshaftung des Lenkers nach allgemeinem Deliktsrecht nach § 823 I BGB, die wie die deliktische Haftung auch sonst betraglich unbegrenzt ist.

Von der Haftung ist die Deckung zu unterscheiden. Der Gesetzgeber lässt den Betrieb der gefährlichen Sache Auto nur zu, wenn für das Fahrzeug eine Kfz-Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist. Es handelt sich um eine

* Der Autor lehrt Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Arbeitsrecht an der RWTH Aachen und ist Mitherausgeber dieser Zeitschrift.

- 1 Der AK II des VGT Goslar 2018 befasst sich mit Fragen des automatisierten Fahrens.
- 2 BMVI, Bundesrat stimmt Gesetz zum Automatisierten Fahren zu, URL: <https://www.bmvi.de> (Stand: 6.7.2017).
- 3 Zum Zeitpunkt dieser Aussage hatte der Wahlkampf noch nicht begonnen.
- 4 Mail von *Jost Kärger* vom 6.11.2017 an den Verfasser dieses Beitrags.
- 5 Dazu Statistisches Bundesamt: Bis 30.9.2017: 2403 Tote, 294.216 Verletzte. https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/11/PD17_423_46241.html;jsessionid=70E2274B83EFE12DB942071CEFD24503.InternetLive1; zu den volkswirtschaftlichen Kosten von Personenschäden http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&v=10.

Pflichthaftpflichtversicherung. Diese weist gegenüber der freiwilligen Haftpflichtversicherung Besonderheiten auf, die in den §§ 113 ff VVG geregelt sind. Eine der Besonderheiten ist eine vorgegebene Mindestversicherungssumme. Generell wird das in § 114 VVG formuliert. Für den Betrieb von Kraftfahrzeugen wird das in § 4 II PflVG präzisiert. Der Gesetzgeber war an sich durchaus vorausschauend und hat folgende Regelung im Detail getroffen. Die einschlägige Norm hat folgenden Wortlaut (Fettdruck durch den Autor):

Die Mindesthöhen der Versicherungssummen ergeben sich aus der Anlage. Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in der Anlage getroffenen Regelungen zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um

1. bei einer Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse oder der verkehrstechnischen Umstände einen hinreichenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen oder

2. die Mindesthöhen der Versicherungssummen an die nach Art. 9 II der Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. L 263 vom 7.10.2009, S. 11) erhöhten Beträge anzupassen.

Nun ist Folgendes passiert: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur war federführend und hat die Haftung bei hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion bei Personenschäden von 5 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro angehoben. An der Mindestdeckungssumme für die Kfz-Haftpflichtversicherung von 7,5 Mio. Euro hat man freilich nichts verändert. Was bedeutet das im Klartext? Ein Halter haftet verschuldensunabhängig für 10 Mio. Euro, ist aber nur bis zur Höhe von 7,5 Mio. Euro haftpflichtversichert. Für die restlichen 2,5 Mio. Euro müsste er aus seinem Privatvermögen aufkommen. Um es ganz vorsichtig auszudrücken: Es wird eine ganz erkleckliche Anzahl von Menschen geben, die so viel Vermögen in ihrem Leben nicht erspart haben – der Autor dieser Zeilen zählt dazu. Dann schlittern sie in die Privatinsolvenz. Gerade das sollte aber durch eine Pflichtversicherung mit einer angemessenen Mindestdeckungssumme vermieden werden: Es geht dabei nicht nur um Opferschutz, sondern auch um den Schutz der Ersatzpflichtigen.

Der Referent des Bundesministeriums für Justiz und für Verbraucherschutz teilt dazu mit, dass „keine entsprechende Änderung geplant“ sei, man aber „die Entwicklung weiter beobachten und diese Frage künftig gegebenenfalls neu bewerten“ werde.⁶ Der Referent des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verweist – zutreffend – darauf hin, dass die Zuständigkeit beim Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz liege.⁷ Der GDV sieht nicht „einen unmittelbaren Zusammenhang bzw. eine Pflicht, diese (nämlich die Mindestdeckungssumme in der Kfz-Haftpflichtversicherung) an die Haftungshöchstgrenzen gemäß § 12 StVG zu koppeln“. Weiter wird mitgeteilt:⁸ „Praktisch hat diese Frage kaum Relevanz, da lediglich 0,7 % des Bestandes mit den Mindestversicherungssummen versichert sind. Die ganz überwiegende Mehrheit hat 50 Mio. Euro oder 100 Mio. Euro abgeschlossen.“⁹ Sollte es so sein, kann man ausrufen: „Tu felix Germania“. Allein, mir fehlt der Glaube, auch wenn es der Vertreter des GDV gewiss besser wissen muss. Häufig ist von „felix Austria“ die

Rede. Dort rühmt sich die Vienna Insurance Group, dass sie freiwillig – ohne Prämienhöhung! – die Mindestdeckungssumme für Personenschäden von 7,6 Mio. Euro auf 10 Mio. Euro angehoben habe. Was dort marketingmäßig als Werbegag ausgeschlachtet wird, ist für Deutschland offenbar „Schnee von gestern“, da doch die ganz überwiegende Mehrheit (99,3 %) für 50 Mio. Euro oder gar 100 Mio. Euro versichert ist; und das trotz vergleichbarer Kaufkraftparität und Risikoträchtigkeit.

Selbst wenn man das als richtig unterstellt, besteht Handlungsbedarf für den Gesetzgeber. Man stelle sich vor, dass ein Hacker die Daten beim Fahrzeug manipuliert. Infolge eines solchen Umstands funktioniert das System nicht mehr. Die Folge ist ein Unfall mit einem Schaden von 10 Mio. Euro. Und der Halter zählt ausgerechnet zu den angeblich bloß 0,7 % der Versicherungsnehmer, die eine Kfz-Haftpflichtversicherung mit lediglich mit 7,5 Mio. Euro Mindestdeckungssumme abgeschlossen haben. Nehmen wir an, dieser zählt zu dem wohl nicht bloß 0,7 % ausmachenden Anteil der deutschen Bevölkerung, dessen Portokasse mit weniger als 2,5 Mio € gefüllt ist. Für diesen ist die Privatinsolvenz dann die Folge; er verliert dann jedenfalls sämtliche bis dahin angesammelten Ersparnisse seines Lebens (Einfamilienhaus, Fahrzeug, Edelklamotten, Schmuck, Wertpapierdepot und was man sich sonst so geleistet bzw. angespart hat) und ist dann je nach Aufenthaltsort in Deutschland oder anderswo für einen gewissen Zeitraum auf einen Betrag für den täglichen Lebensunterhalt angewiesen, der nur maßvoll über dem Existenzminimum liegt. Auch wenn es nur einen einzigen trifft, sollte dieser vor einem solchen Risiko bewahrt werden.

Der Verweis, dass sich insoweit das allgemeine Lebensrisiko realisiere, erscheint insoweit allzu liberalistisch. Der (Haftpflicht-)Versicherer mag eine solche Position einnehmen (können); er zahlt jeweils nur im Rahmen des übernommenen Risikos. Der soziale Rechtsstaat hat aber die Aufgabe, das Individuum vor existenzbedrohenden Risiken zu schützen, die es selbst nicht oder unzureichend abschätzen kann. Und wenn nicht einmal die hochkarätigen Referenten der Ministerien und der Verbände dazu in der Lage waren, wie soll man das dann von „Otto Normalverbraucher“ und „Lieschen Müller“ verlangen? Mitunter ist das Höchstgericht in der Lage, „Pannen“ der Gesetzgebung durch Kunstgriffe der Auslegung abzumildern oder aus der Welt zu schaffen.¹⁰ Sollte der hier geschilderte Fall eintreten, ist mE freilich kein akrobatischer Auslegungstrick ersichtlich, wie ein solcher Ersatzpflichtiger vor der Privatinsolvenz bewahrt werden soll.

Dass ein Höchstgericht den Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Pflichtversicherung durchaus im Blick hat und dem Prinzip „huldigt“, dass eine Gefährdungshaf-

6 Mail von Antonia Wilhelm vom 10.11.2017 an meine Mitarbeiterin Melanie Preuß auf meine Anfrage.

7 Mail von Jan Witzmann vom 6.11.2017 an meine Mitarbeiterin Melanie Preuß auf meine Anfrage.

8 Mail von Karsten Linke vom 9.11.2017 an meine Mitarbeiterin Melanie Preuß auf meine Anfrage.

9 Beeindruckend ist, dass insoweit offenbar präzise Daten vorliegen. Als der Autor dieser Zeilen vor einigen Jahren beim GDV angefragt hat, wie hoch der Anteil des Schmerzensgeldes an den Gesamtaufwendungen der Kfz-Haftpflichtversicherer sei, hat man sich in Schweigen gehüllt und das mit „Unwissen“ begründet.

10 Zu verweisen ist etwa auf die unterbliebene Anpassung des Familienhaftpflichtprivilegs in § 86 VVG bei § 116 SGB X, weil dafür ein anderes Ministerium zuständig war. Solche Koordinationsdefizite treten offenbar mehr als einmal auf! Dieses konnte der BGH indes im Wege der Auslegung „sanieren“.

tung möglichst nur dann gegeben sein soll, wenn es eine – betraglich – korrespondierende (Pflicht-)Haftpflchtigversicherung gibt, belegt das Zitat einer jüngeren OGH-Entscheidung,¹¹ wo ausgesprochen wird, „dass eine verschuldensabhängige Haftung im Allgemeinen nicht über die Versicherungsdeckung hinausgehen sollte.“ Und weiter: „Der sonst typische Zusammenhang zwischen Gefährdungshaftung und Versicherungsdeckung könnte hier daher durchaus fehlen.“ Das ist kein *Austriacum*, viel eher ein **allgemeiner Rechtsgrundsatz**: Voraussetzung für eine vom Verschulden unabhängige Haftung ist eine bestehende Pflichthaftpflichtversicherung; jedenfalls für einen Verbraucher wird man das postulieren müssen; Unternehmer können das hingegen selbst abschätzen – jedenfalls ist ihnen das eher zuzumuten, wie das ProdHaftG belegt. Die Halterhaftung trifft typischerweise Verbraucher; gegen das geschilderte Prinzip der Verklammerung von verschuldensunabhängiger Haftung und Pflichthaftpflichtdeckung wurde in concreto verstoßen, was der Gesetzgeber ehebaldigst sanieren sollte.

Sich damit zu beruhigen, dass man ohnehin der Richtlinie entsprochen habe (§ 4 II Nr. 2 PflVG), ist zu wenig. Insoweit hat der deutsche Gesetzgeber einseitig an der **Haftungsschraube** des „modernsten Straßenverkehrsrechts“ gedreht, ohne die Deckungsfrage mitbedacht zu haben. Zu verweisen ist darauf, dass es sich insoweit um eine Richtlinie handelt, die bloß Mindeststandards verlangt, aber keinesfalls eine Vollharmonisierung. Die vorliegenden Zeilen sollten zumindest das – bisher bei den Zuständigen offenbar fehlende – **Problembewusstsein** schaffen; noch besser wäre aber eine zeitnahe „Reparatur“ der Rechtslage. Zu verweisen ist zudem darauf, dass § 4 II PflVG mit Bedacht in Nr. 1 einen **weiteren Fall** eines Anpassungsbedarfs geregelt hat, nämlich die „Änderung verkehrstechnischer Umstände“.

II. Überlegungen de lege ferenda

Derzeit ist der Mensch das größte Unfallrisiko.¹² Wenn das System des automatisierten Fahrens einmal ausgereift sein wird, sollte die Unfallhäufigkeit zurückgehen. Beim vollautomatisierten Fahren wird dann freilich auch keine Lenkerhaftung nach § 823 I BGB mehr gegeben sein. Was in den allermeisten Fällen bleibt, ist die Halterhaftung nach § 7 StVG. Es stellt sich dann freilich die Frage, ob die betragsbeschränkte Haftung von 10 Mio. Euro, wie sie derzeit im „modernsten Straßenverkehrsrecht der Welt“ festgeschrieben ist, noch passend ist. An einer „Milchmädchenrechnung“ sei das verdeutlicht:

Angenommen, es wird eine 35-jährige Person so schwer verletzt, dass sie rund um die Uhr pflegebedürftig ist.¹³ Sie erzielte im Unfallzeitpunkt ein Einkommen von netto 5.000 Euro. Das Jahreseinkommen mitsamt den Lohnnebenkosten wird man mit ca. 100.000 Euro annehmen können. Angenommen sei ein Renteneintrittsalter von 67 Jahren; in 32 Jahren wird es gewiss höher liegen. Sowohl beruflicher Aufstieg, Inflationsabgeltung als auch Teilhabe am Wirtschaftswachstum seien ausgeblendet. Dann ergibt sich ein **Erwerbsschaden von 3,2 Mio. Euro**. Eine Pflege für einen Schwerverletzten, der eine Rund-um-Versorgung benötigt, wird für 30.000 Euro pro Monat kaum zu bekommen sein; auch die Sätze der Pflegekräfte aus Osteuropa werden ansteigen. Nehmen wir der Einfachheit halber an, es entstehen Kosten von 360.000 Euro im Jahr. Die Pflege wird aber nicht nur bis zum Renteneintrittsalter benötigt, sondern bis zum Lebensende; das sei ganz zurückhaltend mit 80 Jahren veranschlagt. Dann ergibt sich aus einer simplen Multiplikation von 45 Jahren x 360.000 Euro ein Wert

von 16,2 Mio. Euro.¹⁴ Dazu kommt ein **Haushaltsführungsschaden** sowie ein **Schmerzensgeld** von angenommen 500.000 Euro, das aber insgesamt nur relativ wenig ins Gewicht fällt. Selbst wenn man den Haushaltsführungsschaden sowie manche vermehrte Bedürfnisse ausklammert, etwa für eine behindertengerechte Ausgestaltung des Wohnsitzes oder eine Behindertenwerkstätte, ist man rasch bei 20 Mio. Euro. Und bei Verkehrsunfällen wird nicht immer nur eine Person verletzt. Bei fünf derart schwer Verletzten wären wir schon bei 100 Mio. Euro.

Hat da der Gesetzgeber des „modernsten Straßenverkehrsrechts der Welt“ womöglich etwas übersehen? Zuzugeben ist, dass nicht jeder Unfall derart gravierende Folgen zeitigt. Wenn aber der Vertreter des GDV darauf verweist, dass die **allermeisten Versicherungsnehmer in Deutschland ohnehin für 50 oder 100 Mio. Euro versichert** sind, wäre es dann nicht geboten, sich der Realität nicht zu verschließen und die betraglich beschränkte Haftung mitsamt der **Mindestdeckungssumme dramatisch zu erhöhen**, etwa auf die vom Vertreter des GDV genannten 100 Mio. Euro? Wenn im Fall einer schweren Verletzung der Schaden auch schon einmal 20 Mio. Euro betragen kann, wäre es angebracht, die heute übliche Betragsbeschränkung auf 10 Mio. Euro pro Person zu eliminieren. Bei einer solchen revolutionären Forderung ist ein Aufschrei zu erwarten, dass die Prämien exorbitant steigen müssten. Für die Mehrzahl der Versicherungsnehmer der deutschen Haftpflichtversicherer sind sie offenbar gut leistbar. Da solche Extremfälle extrem selten vorkommen, wirken sie sich auf die Prämienkalkulation gar nicht oder nur marginal aus.

Und ist es ist noch eines darauf zu setzen: Bei Vordringen des vollautomatisierten Fahrens müssten die **Kfz-Haftpflichtversicherungsprämien** selbst bei Anhebung der betragsbeschränkten Haftung im § 12 StVG und der Anhebung der Kfz-Mindestversicherungssummen jeweils auf 100 Mio € für **Personenschäden** nach und nach **fühlbar sinken**. Das klingt wie ein **Zaubertrick aus der Hexenküche von Harry Potter**. Es ist indes ganz nüchtern und handfest zu begründen. Die häufigste Unfallursache Mensch entfällt beim (voll-)automatisierten Fahren, was zur Folge haben wird, dass die **Unfallhäufigkeit sinkt**; nur in der Erprobungsphase hat der Gesetzgeber selbst nicht daran geglaubt, weshalb er die Haftungshöchstbeträge bei Personenschäden von 5 auf 10 Mio. Euro verdoppelt hat. Wenn das System ausgereift ist, ist die Prognose hingegen plausibel. Dazu kommt ein weiterer Umstand: In den allermeisten Fällen ist Ursache des Unfalls dann meist ein **Fehler des Systems**. Für diesen wird aber der **Hersteller** nach dem ProdHG verschuldensunabhängig einzustehen haben. Für die allermeisten Fälle verbleibt dem **Kfz-Haftpflichtversicherer** dann nur noch die **Last der Regulierung der Ersatzansprüche der Unfallopfer** und des **Regresses gegenüber dem Produzenten**, der den Schaden endgültig zu tragen hat. Für den Kfz-Haftpflichtversicherer sind die Ersatzleistungen an die Schadensersatzgläubiger (Unfallopfer und Sozialversicherungsträger) somit im Regelfall bloße Durchlaufposten.

11 OGH 28.3.2017, 2 Ob 55/17.

12 *Jourdan/Matschi*, Wie weit kann die Technik den Fahrer ersetzen? Entwickler oder Gesetzgeber, wer gibt die Richtung vor?, NZV 2015, 26.

13 Der VGT in Goslar 2018 wird sich in seinem AK VII mit diesem Thema befassen.

14 Bei den derzeitigen niedrigen Zinsen werden die Lohnsteigerungen der Pflegekräfte höher zu veranschlagen sein als die Zinserträge, sodass eher eine Auf- als eine Abzinsung in Betracht kommt. Für die Erwerbsschäden gilt das noch in höherem Ausmaß, weil bei diesen der berufliche Aufstieg zu berücksichtigen ist.

Dass aber diejenigen, die ganz ausnahmsweise schwer bzw. schwerst verletzt werden, mit einer Verschlechterung der Rechtslage gegenüber Unfällen bei konventionellem Manövrieren eines Kfz durch einen Lenker „leben“ müssen, ist unangemessen. Bisher haftet der Lenker aufgrund der Verschuldenshaftung nach § 823 I BGB betraglich unbegrenzt. Diese Lenkerhaftung wird aber bei einem voll automatisierten Fahren künftig kaum noch greifen. Daher führt eine betraglich beschränkte Haftung des Halters nach § 12 StVG – auch nach Anhebung auf 10 Mio. Euro – dazu, dass der Opferschutz unzulänglich ist. Daran ändert auch der mögliche Einwand nichts, dass es dann womöglich nicht das Verkehrsunfallopfer selbst ist, das Einbußen hinnehmen muss, sondern Sozialversicherungsträger, Arbeitgeber und öffentliche Einrichtungen; im Verhältnis zu diesen ist der Schädiger und die hinter ihm stehende Haftpflichtversicherung freilich näher daran, den Schaden zu tragen.

III. Resümee

Bei einer Vorstandssitzung des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht hat die nunmehrige Präsidentin *Beju-Hugue*, eine **Medizinerin**, bei der Frage des Rechtsvergleichs des Anspruchs der Hinterbliebenen bei Tötung des Unterhaltsschuldners auf eine Wortmeldung des Autors dieser Zeilen ausgesprochen: „*On n'a pas besoin des professeurs*“. Der Verfasser ist der französischen Sprache soweit mächtig, dass er das ohne Übersetzung verstanden hat. Gemeint war wohl: Man hat nicht so gerne Professoren dabei, die nicht im Sold

der Versicherungswirtschaft stehen und deren Positionen mitunter kritisch reflektieren. Für das europäische Verkehrsunfallrecht mag dieser Befund zutreffen; der Autor hat daher weitere Aktivitäten im Rahmen dieser Institution eingestellt. Erwähnt sei freilich, dass die hier erörterte Thematik kein Problem ist, das sich allein in der deutschen Rechtsordnung stellt.

Für das nationale Straßenverkehrsrecht haben diese Zeilen sich um den Nachweis bemüht, dass eine übergreifende Sicht eines Professors, der Haftung und Deckung in den Blick nimmt, mitunter wertvoll sein kann, um Unzulänglichkeiten des Gesetzgebungsverfahrens so rasch wie möglich zu sanieren. Es ist niemandem zu wünschen, dass er Ersatzpflichtiger bzw. Opfer eines Straßenverkehrsunfalls wird; wenn es aber dazu kommt, soll das Opfer vollen Ausgleich erhalten und für den Halter volle Haftpflichtdeckung bestehen. Dass das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz die „Entwicklung beobachtet“, kommt für die jeweils Betroffenen zu spät. Würde man für beides sorgen, vollen Ausgleich und volle Deckung, dann wäre das ein wichtiger Schritt zum „modernsten Straßenverkehrsrecht der Welt“. Ansage und Realität würden dann weniger weit auseinanderklaffen. Die Einrichtung einer Koordinationsstelle bei der nächsten Bundesregierung, die auch solche Schnittstellen im Blick hat, wäre durchaus wünschenswert – und auch geboten. Erst dann hätte man – insoweit – keinen Bedarf für Professoren. ■

Richter am Amtsgericht Dr. Thomas Schulz*

Sicherheit im Straßenverkehr und autonomes Fahren

I. Autonomes Fahren – Zukunftsvision für den Straßenverkehr

Es kündigt sich eine Revolution im Straßenverkehr an. Die Vision für die Zukunft lautet: Gefahren werden statt selber fahren. Dabei ist eines der Hauptversprechen des autonomen Fahrens, dass mehr Sicherheit im Straßenverkehr erreicht werden könne.

Hintergrund hiervon ist, dass unstreitig eine Vielzahl heutiger Verkehrsunfälle auf menschliche Schwächen, menschliches Fehlverhalten oder menschliches Versagen zurückzuführen sind.¹ Das Sicherheitsversprechen autonomen Fahrens knüpft daran an, dass die menschliche Komponente ausgeschaltet wird. Verkehrsunfälle durch Schwächen, Fehlverhalten oder Versagen menschlicher Fahrer sind ausgeschlossen, wenn es nicht mehr der Mensch ist, der das Fahrzeug steuert.²

Auch sonst wird der Aspekt der Sicherheit oftmals als Hauptargument für das autonome Fahren angeführt. So heißt es etwa in der ersten ethischen Regel der Ethik-Kommission *Automatisiertes und Vernetztes Fahren*: „Teil- und vollautomatisierte Verkehrssysteme dienen zuerst der Verbesserung der Sicherheit aller Beteiligten im Straßenverkehr.“³

Das autonome Fahren bietet aber auch über den Aspekt der Sicherheit hinaus große Chancen – vor allem im Hinblick auf die Entlastung des Menschen –, deren Verwirklichung erstrebenswert ist. Dass die Umsetzung dieser Vision durchaus gewünscht wird, zeigt sich nicht zuletzt darin, dass mit Blick auf das autonome Fahren bereits die völkerrechtliche Grundregelung, die in der Diskussion überwiegend als

grundlegendes Hindernis für die Zulassung von autonomen Fahrzeugen für den Straßenverkehr gesehen wird,⁴ nunmehr ergänzt wurde. Art. 8 V und Art. 13 I des Wiener Übereinkommens (WÜ) über den Straßenverkehr aus dem Jahr 1968⁵ sehen vor, dass jedes Fahrzeug einen Führer haben muss, der dauernd und unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen muss. Mit Blick auf die technische Entwicklung ist nunmehr Art. 8 Vbis WÜ eingefügt worden.⁶ Nach dieser

* Der Autor ist Richter am Amtsgericht in Hildesheim.

1 S. dazu etwa *Lutz*, NJW 2015, 119 (120); *Küttik-Markendorf/Essers*, MMR 2016, 22 f.; *Singler*, NZV 2017, 353.

2 S. auch *Schrader*, DAR 2016, 242.

3 *Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren*, Bericht Juni 2017, S. 10; s. zu diesem Bericht auch *Lange*, NZV 2017, 345 (351 f.).

4 *Albrecht*, SVR 2005, 373 f.; *Frenz/Casimir-van den Broek*, NZV 2009, 529; *Lutz/Tang/Lienkamp*, NZV 2013, 57 f.; *Schulz*, Verantwortlichkeit bei autonom agierenden Systemen, 2015, S. 355 f.; *Jänich/Schrader/Reck*, NZV 2015, 313 (315 f.); v. *Bodungen/Hoffmann*, NZV 2015, 521; *Küttik-Markendorf/Essers*, a. a. O. [Fn. 1], S. 22 (23 f.); *Franke*, DAR 2016, 61 (64); *Arzt/Ruth-Schumacher*, NZV 2017, 57 (61); v. *Ungern-Sternberg*, in: *Oppermann/Stender-Vorwachs*, *Autonomes Fahren*, 2017, S. 293 (302 f.). Insbesondere *Bewersdorf*, Zulassung und Haftung bei Fahrerassistenzsystemen im Straßenverkehr, 2005, S. 41 ff. erkennt die Regelung nicht als zulassungsrechtliche Vorschrift an.

5 Zustimmungsgesetz vom 21.9.1977, BGBl. 1977, Teil II, 809; Ratifikation am 3.8.1978; für die Bundesrepublik Deutschland nach Art. 47 II WÜ 1968 am 3.8.1979 in Kraft getreten, BGBl. 1979, Teil II, 932.

6 Für die Bundesrepublik Deutschland am 23.3.2016 in Kraft getreten, s. BGBl. 2016, Teil II, 1306. S. zudem v. *Bodungen/Hoffmann*, NZV 2016, 449 (452 f.); *Lange*, a. a. O. [Fn. 3], S. 345 (347 f.). Auch sonst wird die Entwicklung rechtlich begleitet, s. dazu etwa das Achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.6.2017, BGBl. 2017, Teil I, 1648; ausführlich zu dieser Änderung *Armbrüster*, ZRP 2017, 83 ff.; *König*, NZV 2017, 123 ff.; *Lange*, a. a. O. [Fn. 3], S. 345 (349 ff.).