



61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## **Presse - Information**

### **AK III: KI-Haftung im Straßenverkehr/ Haftung beim autonomen Fahren**

– Nationale Gesetze; Vorschläge von Europäischer Kommission und Europäischem Parlament

- Leitung** **Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg**, Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz a. D., Berlin
- Referentin** **Eva Lux**, Ministerialrätin im Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
- Referent** **Dr. Martin Stadler**, Leiter Versicherungsrecht, Allianz Versicherungs-AG, München
- Referent** **Dr. Lars Entelmann**, LL.M. (LSE), Leiter des Referats I B 7, Bundesministerium der Justiz, Berlin
- Referent** **Prof. Dr. Gerhard Wagner**, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Ökonomik, Humboldt-Universität, Berlin

#### **In Kürze:**

**Das Autofahren wird sich durch die zunehmende Digitalisierung in den nächsten Jahren grundlegend verändern: Die Automatisierung des Fahrens wird immer weiter voranschreiten. Selbst das vollständig autonome Fahren ist längst keine Utopie mehr: In absehbarer Zeit wird es auch in Deutschland für den Straßenverkehr verfügbar sein. Wieviel Vertrauen die neue Technik gewinnt, hängt nicht zuletzt von der Haftung bei ihrem Versagen ab.**

Im Einzelnen:

Der deutsche Gesetzgeber hat die Haftung des Straßenverkehrsgesetzes für Verkehrsunfälle bisher grundsätzlich auch für Fahrzeuge mit automatisierten und autonomen Fahrfunktionen für ausreichend erachtet: Mit dem am 28. 7. 2021 in Kraft getretenen Gesetz zum autonomen Fahren wurden nur einige punktuelle Anpassungen im Haftungsrecht vorgenommen. Die Grundsätze der Nichtverschuldenshaftung, die sich auf den Kraftfahrzeughalter und seinen Haftpflichtversicherer konzentriert und um die Produkthaftung des Herstellers ergänzt wird, blieben unangetastet. Der europäische Gesetzgeber hat demgegenüber einen eher grundlegenden Ansatz im Visier: Die Empfehlungen des Europäischen Parlaments vom 20. 10. 2020 zur Haftung für Künstliche Intelligenz und die vorbereitenden Dokumente der Europäischen Kommission lassen – jetzt für den 28. 9. 2022 angekündigt – einen Kommissionsvorschlag für eine neue Richtlinie zu einer Haftung für Künstliche Intelligenz erwarten, die vorrangig das autonome Fahren betreffen wird, sowie für eine Revision der Produkthaftungsrichtlinie.

Der Arbeitskreis III wird vor dem Hintergrund der gesetzgeberischen Einschätzungen und Lösungen auf nationaler und EU-Ebene die für Verkehrsunfälle mit autonom betriebenen Fahrzeugen angemessene Haftung und deren Versicherung beraten.

## Presse – Information

### Arbeitskreis III

III / 1

#### Kurzfassung des Referats

„Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Digitaler Neustart“  
und das Gesetz zum autonomen Fahren“

#### Eva Lux

Ministerialrätin, Ministerium der Justiz des Landes Nordrhein-Westfalen

---

Das autonome Fahren wirft zum einen Fragen betreffend das Zulassungsrecht und zum anderen Fragen der Haftung auf. Dabei besteht eine Wechselwirkung zwischen Zulassungs- und Haftungsrecht: Der Gesetzgeber hat die Aufgabe, durch das Zulassungsrecht die von autonomen Systemen ausgehenden Gefahren von vornherein auf ein gesellschaftlich akzeptiertes Maß zu begrenzen. Die "richtige" rechtliche Regulierung von Zulassung und Haftung wird mitentscheidend sein für einen gerechten Ausgleich der Interessen und damit auch für die Akzeptanz der neuen Technik in der Bevölkerung.

Aus diesem Grund hat sich die von der Justizministerkonferenz schon 2015 eingesetzte Länderarbeitsgruppe "Digitaler Neustart" intensiv unter anderem mit dem Haftungsrecht beim Einsatz autonomer Systeme - und insoweit vor allem dem autonomen Fahren - beschäftigt und ausgearbeitet, welche Wertungsprinzipien der geltenden Verschuldens- und Gefährdungshaftung zugrunde liegen und ob und inwieweit diese taugliche Instrumente dafür sein können, diejenigen Haftungsfragen sachgerecht zu bewältigen, die sich beim Einsatz autonomer Systeme stellen. Zusammenfassend lässt sich hierzu sagen, dass es nach Auffassung der Arbeitsgruppe jedenfalls keiner neuartigen generellen Gefährdungshaftung für Hersteller und Betreiber jeglicher autonomer Systeme bedarf.

Hinsichtlich der das autonome Fahren betreffenden Fragestellungen ist wesentliches Ergebnis der Prüfungen, dass das bewährte deutsche Haftungssystem - verschuldensunabhängige Halterhaftung nach § 7 StVG in Verbindung mit der Versicherungspflicht nach § 1 PflVG und dem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG - auch für autonome Kraftfahrzeuge gilt und somit unbillige Haftungslücken verhindert. Dieses bewährte Haftungsregime bleibt auch durch das Gesetz zum autonomen Fahren vom 28. Juli 2021 unberührt.

Die durch dieses Gesetz vorgenommenen Änderungen des StVG sind grundsätzlich und im Wesentlichen auch aus Sicht der am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Länder zu begrüßen. Dennoch gibt es in einigen Bereichen Nachbesserungsbedarf, auf die der Bundesrat in seiner Beschlussfassung hingewiesen hat. So sollte etwa der wichtige neue Akteur „Technische Aufsicht“ in das Haftungssystem des StVG eingefügt werden, statt nur nach der allgemeinen Regel des § 823 Abs. 1 BGB zu haften.



61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## Presse – Information

**Arbeitskreis III**

III/ 2

### **Kurzfassung des Referats**

„KI-Haftung im Straßenverkehr aus versicherungsrechtlicher Sicht“

#### **Dr. Martin Stadler**

Allianz Versicherungs-AG, Leiter Versicherungsrecht,  
Vorsitzender der GDV Arbeitsgruppe Bedingungen und Grundsatzfragen

---

Immer dann, wenn auf technischer Seite neue Entwicklungen entstehen, dauert es nicht lange, bis auf rechtlicher Seite eine Diskussion um das Erfordernis eines neuen Haftungsregimes entsteht. Zur Neuregelung der KI-Haftung hat die Europäische Kommission Ende September zwei für die Versicherungswirtschaft wichtige Richtlinienentwürfe vorgelegt:

- „Entwurf für eine Richtlinie zur Anpassung der Vorschriften über außervertragliche zivilrechtliche Haftung an künstliche Intelligenz“ 2022/0303 (COD).
- „Entwurf für eine Richtlinie über die Haftung für fehlerhafte Produkte“ 2022/0302 (COD).

Die beiden Richtlinienentwürfe zur Produkthaftung und KI-Haftung bringen für den Unfallgeschädigten im Vergleich zur bestehenden Rechtslage jedoch keine Vorteile. Dies überrascht auch nicht. Ziel der EU-Kommission war es, für vielfältigste denkbare Einsatzmöglichkeiten von KI ein einheitliches Schadenersatzrecht zu etablieren, das jedoch auf die verschuldensabhängige Haftung abzielt. Hier erfüllt die KI-Haftungs-Richtlinie ihren Zweck. Es macht aber einen erheblichen Unterschied, ob jemand bei einer Bewerbung von einem KI-System abgelehnt wird und deshalb einen Schadenersatzanspruch geltend macht oder ob ein Kind durch ein durch KI gesteuertes Fahrzeug bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt wird. Bei Autounfällen greift zum Schutz des Unfallopfers die Gefährdungshaftung des § 7 StVG, die dem Unfallopfer einen einfach durchsetzbaren Anspruch bietet, ohne dass es darauf ankommt, ob der Fehler beim Fahrer lag oder im Versagen eines technischen Systems. Der Unfallgeschädigte wird seine Ansprüche auch in Zukunft weiterhin nach der speziell dafür geschaffenen und einfach nachzuweisenden Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1 StVG stellen, die vom deutschen Gesetzgeber in zwei Reformen der letzten Jahre schrittweise für die Zukunft des hochautomatisierten und autonomen Fahrens vorbereitet wurde.

## Presse – Information

### Arbeitskreis III

III / 3

#### **Kurzfassung des Referats:**

Produkthaftung als zweite Spur der Straßenverkehrshaftung

#### **Prof. Dr. Gerhard Wagner, LL.M.**

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht und Ökonomik  
an der Humboldt-Universität zu Berlin

---

Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft konzentriert die Kontrolle über Produkte beim Hersteller. Es ist nicht mehr der Nutzer, sondern der Hersteller, der das „Verhalten“ seiner Produkte auch noch nach ihrem Inverkehrbringen bestimmt. Das Haftungsrecht muss diesen Veränderungen Rechnung tragen. Es gilt die Maxime: Die Haftung folgt der Kontrolle. Dadurch avanciert der Hersteller zur Zentralfigur des Haftungsgeschehens.

Langfristig ist daher eine Ersetzung der straßenverkehrsrechtlichen Halterhaftung durch eine strikte Herstellerhaftung ins Auge zu fassen. In der Übergangsphase hin zu einer Welt mit voll-autonomen Kraftfahrzeugen ist demgegenüber an dem bestehenden System einer Kombination aus Halter-Gefährdungshaftung und Pflichtversicherung festzuhalten, denn sie bietet dem Geschädigten einen eingespielten *one-stop-shop* für die Geltendmachung seiner Ansprüche.

Trotzdem wird die Rolle des Herstellers schon heute wichtiger, denn er kann von den Haftpflichtversicherungen wegen der Kosten von Verkehrsunfällen in Regress genommen werden. Es ist essentiell, dass dies tatsächlich geschieht, damit wirksame Anreize zur Konstruktion sicherer automatisierter Fahrzeuge generiert werden. Es gilt also, den Regress gegen den Hersteller zu stärken.

Vor diesem Hintergrund ist es nachdrücklich zu begrüßen, dass die EU-Kommission die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Gefährdungshaftung der Betreiber künstlich-intelligenter Systeme fallen gelassen hat und stattdessen die für die Herstellerhaftung maßgebende Produkthaftungs-Richtlinie für die digitale Welt „fit machen“ will. Dazu sollen Software und digitale Dienstleistungen in den Geltungsbereich der Richtlinie einbezogen, durch eine Dynamisierung des Fehlerbegriffes Updates erfasst und die Beweisposition des Geschädigten durch Zugangsrechte und Vermutungen verbessert werden. Als willkommene Beigabe werden auch alte Zöpfe abgeschnitten, etwa die Haftungshöchstgrenze von derzeit EUR 85 Millionen. Mit der so reformierten Produkthaftung lässt sich die Zurechnung der durch fehlerhafte automatisierte Fahrzeuge verursachten Schadenskosten zum Hersteller effektiv gewährleisten.