Exposé

Vorläufiger Arbeitstitel der Dissertation

Autonomes Fahren und Versicherungsrecht

Verfasser

Mag. iur. Markus Weichbold

01200915

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Rechtswissenschaften (Dr.iur.)

Wien, Juni 2019

Betreuer: Univ.-Prof. Dr. Martin Schauer
Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 783 101
Dissertationsgebiet lt. Studienblatt: Rechtswissenschaften

I Einleitung und Relevanz des Dissertationsvorhabens

Geht es nach den Headlines führender österreichischer Tageszeitungen, entsteht mitunter der Eindruck, autonome Fahrsysteme wären bereits Realität und würden noch eher heute als morgen herkömmliche Fahrzeuge von den heimischen Straßen verdrängen.[1] Auch die Politik will sich dem technologischen Fortschritt auf diesem Gebiet nicht verschließen und präsentierte bereits im Juni 2016 einen Aktionsplan zum automatisierten Fahren.[2] Wenngleich Experten einen vergleichsweise zurückhaltenden Standpunkt einnehmen und mit dem Markteintritt fahrerloser Fahrzeuge nicht vor dem Jahr 2030 rechnen,[3] dürfte die Tendenz hin zu einer zunehmenden Automatisierung des Fahrverkehrs von niemandem ernsthaft zu bestreiten sein.

Vor diesem Hintergrund kann es auch nicht verwundern, dass die Rechtswissenschaft versucht, sich auf den Eintritt in die „schöne neue Welt (der Automobilität)" vorzubereiten und zunehmend Aspekte des autonomen Fahrens zum Gegenstand ihrer Untersuchungen gemacht werden. Augenscheinlich ist dabei zunächst die Vielschichtigkeit des Themas, die in der Unterschiedlichkeit der behandelten Rechtsbereiche zu Tage tritt: Während aus verwaltungsrechtlicher Sicht insbesondere die straßenverkehrs-, zulassungs- und führerscheinrechtlichen Implikationen der antizipierten technischen Änderungen behandelt werden,[4] beschäftigt sich das Strafrecht mit einer möglichen Neuausrichtung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit im Hinblick auf autonome Fahrzeuge.[5] Moralische Dilemmata zukünftiger Fahrsituationen werden ferner aus rechtsphilosophischer und

---

[1] So wurden in der Presse unlängst die Nebenwirkungen von Roboterautos diskutiert: *Kugler*, Roboterautos mit Nebenwirkungen, erschienen in der Onlineausgabe der Presse vom 8.11.2018, abrufbar unter: https://diepresse.com/home/premium/5523436/Roboterautos-mit-Nebenwirkungen, während der Standard dem veränderten Alltag mit selbstfahrenden Autos seine Aufmerksamkeit widmete: *Illetschko*, Veränderter Alltag mit selbstfahrenden Autos, erschienen in der Onlineausgabe des Standards vom 28.4.2018, abrufbar unter: https://derstandard.at/2000078731680/Veraenderter-Alltag-mit-selbstfahrenden-Autos.

[2] *Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie*, Aktionsplan automatisiertes Fahren (2016); dieser wurde erst unlängst um ein breiteres Aktionspaket ergänzt: *Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie*, Aktionsplan automatisierte Mobilität (2018).

[3] So etwa die seitens der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften (acatech) erstellte Studie zum automatisierten Straßenverkehr der Zukunft: *Lemmer*, Acatech Studie – Neue autoMobilität (2016).

[4] *Lachmayer*, Verkehrsrecht: Rechtsstaatliche Defizite der Regelungen zu Testfahrten, in *Eisenberger/Lachmayer/Eisenberger*, Autonomes Fahren und Recht (2017) 147; *Romaniewicz-Wenk/Jirak,* Autonomes Fahren in Österreich – eine Utopie? ecolex 2018, 466; *Amlacher/Andréewitch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Verkehrsrecht (Teil I), jusIT 2017, 167; *Roubik*, Automatisiertes Fahren, der Weg zur Testerlaubnis, ZVR 2019, 40.

[5] *Rohregger*, Autonome Fahrzeuge und strafrechtliche Verantwortlichkeit, JSt 2017, 196; *Bruckmüller/Schumann*, Automatisiertes und autonomes Fahren: Strafrechtliche Rahmenbedingungen in Österreich, in *Eisenberger/Lachmayer/Eisenberger*, Autonomes Fahren und Recht (2017), 123; *Plöckinger*, (Voll-)Autonomes Fahren und Strafrecht. Das StGB 1975 auf dem Prüfstand einer zunehmend digitalisierten Welt, ÖJZ 2019, 452.

grundrechtlicher Perspektive diskutiert,[6] wenig überraschend ist überdies, dass durch die zunehmende Automatisierung auch neue datenschutzrechtliche Fragestellungen im Straßenverkehr aufgeworfen werden.[7]

Betrachtet man schließlich die zivilrechtliche Literatur auf dem Gebiet des autonomen Fahrens ist unverkennbar, dass die Autoren ihren Fokus bisher eindeutig auf schadenersatzrechtliche Fragestellungen gelegt haben.[8] Demgegenüber bilden versicherungsrechtliche Ausführungen oftmals eher eine ergänzende Abrundung der schadenersatzrechtlichen Betrachtungen, beinhalten jedoch zugleich Randbemerkungen, wonach sich eine Innovation bestehender Denkmuster in der Praxis der Schadenregulierung vollziehen[9] und die Versicherungsbranche dabei selbst als Motor fungieren könnte.[10] Für das deutsche Recht existiert zwar vereinzelt Literatur, die das autonome Fahren stärker aus der Perspektive des Versicherungsrechts beleuchtet,[11] jedoch bleiben wesentliche Fragen[12] noch ungeklärt bzw. lassen sich nicht alle Ansätze der deutschen Lehre reibungsfrei auf das österreichische Recht und die österreichische Versicherungswirtschaft übertragen.

Die Bedeutung dieser Lücke bzw. die Notwendigkeit ihrer Schließung lässt sich mE sowohl von einem dogmatischen Standpunkt aus, als auch aus praktisch-wirtschaftlichen Erwägungen heraus begründen. Aus dogmatischer Sicht ist zunächst zu bedenken, dass § 59 KFG die Pflicht zum Abschluss einer KFZ-Haftpflichtversicherung vorsieht,[13] weshalb bei einem Unfall eines

---

[6] *Eisenberger*, Das Trolley-Problem im Spannungsfeldautonomer Fahrzeuge: Lösungsstrategien grundrechtlich betrachtet, in *Eisenberger/Lachmayer/Eisenberger*, Autonomes Fahren und Recht (2017) 91; *Hörnle/Wohlers*, The Trolley Problem Reloaded, GA 2018, 12.

[7] *Forgó*, Datenschutzrechtliche Fragestellungen des autonomen Fahrens, in *Oppermann/Stender-Vorwachs,* Autonomes Fahren – Rechtsfolgen, Rechtsprobleme, technische Grundlagen (2017) 157*; Amlacher/Andréewitch,* Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens - Datenschutz (III), JusIT 2018, 19.

[8] *Harnoncourt,* Haftungsrechtliche Aspekte des autonomen Fahrens, ZVR 2016, 546; *Templ*, Über die Haftungsfrage von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden KFZ, ZVR 2016,10; *Eustacchio*, Automatisiert zum Recht - Zum Kriterium der Sicherheit und zur Haftung für Assistenzsysteme in selbstfahrenden KFZ, ZVR 2017, 509; *Amlacher/Andréewitsch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens –Haftung (II), jusIT 2017, 209. Besondere Erwähnung verdient an dieser Stelle das aktuelle Dissertationsvorhaben von Univ.-Ass. Mag. Claudia Jahn mit dem vorläufigen Arbeitstitel: Außervertragliche Haftungsfragen des hoch- und vollautomatisierten Fahrens im Straßenverkehr.

[9] *Kath*, Auf dem Weg zum autonomen Fahren: haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte, in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft (2018), 40.

[10] *Kainz*, Exkurs: Schadenersatz und Leistung bei teil- und vollautonomen Fahrzeugen in der KFZ-Versicherung, in *Kainz*/*Michtner*/*Reisinger*, Die Kfz-Versicherung (2017), 161 (191).

[11] *Stadler*, Versicherungsrechtliche Fragen zu Fahrerassistenzsystemen, in *Hilgendorf*/*Hötitzsch*/*Lutz*, Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge (2014) 87; *Pataki*, Die Empfehlungen des Verkersgerichtstages 2018 zum automatisierten Fahren aus der Sicht der Versicherer, DAR 2018, 133; *Singler*, Die KFZ Versicherung autonomer Fahrzeuge, NZV 2017, 353; *Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen (2016).

[12] Dazu näher unter II

[13] Vgl nur *Schauer*, Das Österreichische Versicherungsvertragsrecht[3] (1995) 416.

(autonomen) Kraftfahrzeugs reflexartig die KFZ-Haftpflichtversicherung an die Seite des Halters tritt. Selbst wenn sich der Geschädigte eines Unfalls am Hersteller des autonomen Fahrzeuges bzw. am Entwickler der unfallursächlichen Software schadlos halten möchte oder der leistende KFZ-Haftpflichtversicherer gegen diese Rechtspersonen Regressansprüche stellt, wird auf Seiten des Automobil- bzw. Softwarehersteller regelmäßig eine entsprechende Betriebshaftpflichtversicherung bestehen. Dies verdeutlicht, dass das Schadenersatzrecht zwar den ersten richtungsweisenden Schritt in der Schadenregulierung darstellt, eine gesamtheitliche Beurteilung zukünftiger Unfallszenarien jedoch erst unter Miteinbeziehung der versicherungsvertragsrechtlichen Komponente erfolgen kann.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Bedeutung der KFZ-Versicherung in der Versicherungsbranche hervorzuheben. So entfielen etwa im Geschäftsjahr 2017 3,3 Milliarden Euro – und somit knapp 20% der Prämiengesamteinnahmen iHv 17,1 Milliarden Euro – allein auf die KFZ-Sparte.[14] In einer so kompetitiven Versicherungssparte wie der KFZ-Versicherung[15] ist zu erwarten, dass Versicherungsunternehmen, die nicht ausreichend auf die neuen technischen Rahmenbedingungen reagieren können – etwa weil sie geringere Schadenswahrscheinlichkeiten nicht prämienwirksam an ihre Kunden weitergeben[16] oder an der Geltendmachung von Regressansprüchen scheitern – nicht langfristig konkurrieren werden können. Überdies ist zu beachten, dass die zunehmende Automatisierung von Fahrzeugen zum Auftauchen neuer Markakteure führen wird: Spätestens wenn Hersteller autonomer Fahrzeuge, wie zum Teil bereits angekündigt,[17] tatsächlich verbindlich erklären, die Haftung für die von ihren Fahrzeugen verursachten Schäden zu übernehmen, wird die KFZ-Versicherungsbranche einem zunehmenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt sein.

---

[14] Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2017, 110f, abrufbar unter: https://www.vvo.at/vvo/vvo.nsf/sysPages/xCADACF33211CEB0CC1258288002A6DF7/$file/170_VVO_Jahresbericht-2017_RZ2-X3_ES_WEB.pdf.

[15] So konnte etwa kein im Versicherer im Jahr 2017 einen Marktanteil von 18 % oder mehr für sich beanspruchen: Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2017, 144: https://www.vvo.at/vvo/vvo.nsf/sysPages/xCADACF33211CEB0CC1258288002A6DF7/$file/170_VVO_Jahresbericht-2017_RZ2-X3_ES_WEB.pdf.

[16] Fraglich ist, inwieweit sich die gesunkene Schadenwahrscheinlichkeit tatsächlich mindernd auf den Schadenaufwand in der Kfz-Versicherung auswirken wird. Der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft geht im Hinblick auf die durch die Automatisierung steigenden Reparaturkosten von einem eher moderaten Rückgang des Schadenaufwands aus und beziffert diesen bis zum Jahr 2035 insgesamt mit 7-16%: *Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft*, Automatisiertes Fahren - Auswirkungen auf den Schadenaufwand bis 2035 (2017), abrufbar unter: https://www.gdv.de/resource/blob/8282/c3877649604eaf9ac4483464abf5305d/download-der-studie-data.pdf.

[17] So etwa die Ankündigung Volvos: https://futurezone.at/digital-life/volvo-uebernimmt-haftung-fuer-unfaelle-selbstfahrender-autos/157.288.679.

Im Ergebnis zeigt sich daher aus heutiger Sicht im Bereich meines Dissertationsvorhabens eine erhebliche Forschungslücke, deren Behandlung sowohl aus dogmatischen Gründen als auch wirtschaftlichen Erwägungen heraus zwingend notwendig ist.

II Inhaltliche Schwerpunkte der Arbeit

1. Haftung und Versicherungsschutz in der Haftpflichtversicherung

Der erste Hauptteil der Arbeit wird sich dem autonomen Fahren aus der Perspektive der Haftpflichtversicherung widmen. Wenngleich der Schwerpunkt des Dissertationsvorhabens im Versicherungsrecht verankert ist, dürfen schadenersatzrechtliche Problemstellungen, aufgrund Ihrer untrennbaren Verknüpfung mit dem Versicherungsrecht an dieser Stelle nicht ausgeblendet werden und sollen daher ebenfalls Eingang in die Arbeit finden.

Zur besseren Übersicht erscheint es dabei zweckdienlich diesen Teil nach den beiden Haftungssphären zu gliedern, die für den Geschädigten potentiell in Frage kommen: Die erste Gruppe seiner potentiellen Anspruchsgegner setzt sich aus dem Halter des autonomen Fahrzeuges, dem allfälligen Lenker (freilich unter der Prämisse, dass ein solcher im Fahrzeug noch vorgesehen ist) und der dazu tretenden KFZ-Haftpflichtversicherung zusammen. Die zweite Gruppe von Anspruchsgegnern, die durch die zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge an Bedeutung gewinnen wird, besteht aus dem Hersteller des Fahrzeugs bzw. der Fahrerassistenzsoftware und einem möglichen Betriebshaftpflichtversicherer dieser Rechtspersonen.

a. Lenker- und Halterhaftung und Versicherungsschutz in der KFZ-Haftpflichtversicherung

Die schadenersatzrechtlichen Fragestellungen kreisen insbesondere um die Fragen, inwieweit die allgemeine Verschuldenshaftung des ABGB hinsichtlich Halter und Lenker eines autonomen Fahrzeugs als Haftungsgrund an Bedeutung verlieren wird[18] und, ob sich die Automatisierung der Fahrzeuge auch im Gefährdungshaftungsregime des EKHG auswirken könnte.[19]

Aus Sicht der KFZ-Haftpflichtversicherung stellt das KHVG ein enges Korsett dar, welches denn Versicherern in der Ausgestaltung ihrer Produkte nur einen geringen

---

[18] Anschaulich etwa: *Harnoncourt*, ZVR 2016, 546 (547); besonders weitgehend, da die Verschuldenshaftung von Halter und Lenker vollständig ausschließend: *I.Eisenberger/ Gruber/ Huber/ Lachmayer*, Automatisiertes Fahren, ZVR 2016, 383 (389).

[19] Wohl zurecht zurückhaltend: *Kath*, in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft 24f; *Kainz*, in *Kainz/Michtner/Reisinger* 161 (171).

Gestaltungsspielraum einräumt.[20] *De lege lata* ist daher zu diskutieren, in welcher Weise die Vertragsparteien innerhalb des zwingenden Rahmen des KHVG sinnvolle Adaptierungen im Hinblick auf autonome Fahrzeuge treffen können. Darüber hinaus soll jedoch auch *de lege ferenda* untersucht werden, ob ein Tätigwerden des Gesetzgebers erforderlich ist, um mögliche Schutzlücken zu schließen oder sinnvolle Gestaltungsalternativen zu eröffnen.[21]

b. Herstellerhaftung und Versicherungsschutz in der Betriebshaftpflichtversicherung

Da bei autonomen Fahrzeugen die Unfallursachen vermehrt nicht mehr auf ein Fehlverhalten des Lenkers rückführbar sein werden, sondern vielmehr aus einer Fehlfunktion des Fahrzeugs und seiner Software herrühren könnten,[22] stellt sich aus haftungsrechtlicher Sicht die Frage, ob die Hersteller des Fahrzeugs bzw. der Software schadenersatzrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können. Neben der allgemeinen Verschuldenshaftung wird an dieser Stelle insbesondere zu behandeln sein, ob die Gefährdungshaftung des PHG für Unfälle mit autonomen Fahrzeugen fruchtbar gemacht werden kann.

Aus versicherungsrechtlicher Sicht ist zu beachten, dass es sich bei einer allenfalls zugunsten des Herstellers bestehenden Betriebshaftpflichtversicherung grundsätzlich nicht um eine obligatorische Haftpflichtversicherung handelt,[23] womit sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen grundlegendend von jenen der KFZ-Haftpflichtversicherung unterscheiden. Es erscheint daher lohnenswert die Unterschiede der gesetzlichen Grundlagen und ihre Auswirkungen auf die Parteien des Versicherungsvertrages sowie den Geschädigten zu untersuchen.

c. Der Regressanspruch des KFZ-Haftpflichtversicherers gegenüber dem Hersteller

Die Lehre geht zum derzeitigen Standpunkt – soweit ersichtlich – völlig einheitlich davon aus, dass Geschädigte eines Verkehrsunfalls, auch bei Bestehen von Schadenersatzansprüchen gegenüber dem Hersteller versuchen werden, die Schadenregulierung im Verhältnis zum KFZ-

---

[20] *Schauer*, Das Österreichische Versicherungsvertragsrecht[3] (1995) 418; *Reisinger*, Die Kfz-Haftpflichtversicherung, in *Kainz*/*Michtner*/*Reisinger*, Die Kfz-Versicherung (2017) 1 (5f).

[21] Erste Ansätze einer solchen Diskussion im Hinblick auf § 5 KHVG finden sich bei: *Eustacchio*, ZVR 2017, 509 (514).

[22] Die Reichweite dieser Trendwende kann bereits erahnt werden, wenn man sich vor Augen führt, dass im Kalenderjahr 2017 nicht einmal 1 % der Verkehrsunfälle auf technische Defekte rückführbar waren, wohingegen über 90 % der Unfälle im Zusammenhang mit einem Fehlverhalten des Lenkers standen: Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2017, 99. Abrufbar unter: file:///C:/Users/WEICHB~1/AppData/Local/Temp/strassenverkehrsunfaelle_2017_-_jahresergebnisse.pdf.

[23] Sofern der Anwendungsbereich des PHG eröffnet ist, liegt nach § 16 PHG zumindest eine alternative Haftpflichtversicherungspflicht vor. Die Frage, ob diese die Rechtsfolgen einer Pflichthaftpflichtversicherung auslöst ist jedoch stark umstritten. Dazu *Rubin*, in *Fenyves*/*Schauer*, VersVG § 158b Rz 20f.

Haftpflichtversicherer anzustreben.[24] Ersetzt der KFZ-Haftpflichtversicherer den beim Unfallopfer eingetretenen Schaden, gehen die Ersatzansprüche des Versicherungsnehmers im Wege des § 67 VersVG auf ihn über. Die Ersatzansprüche iSd § 67 VersVG umfassen auch Regressansprüche des Versicherungsnehmers gegenüber dem solidarisch haftenden Hersteller nach § 896 ABGB.[25] Obwohl solche Regressansprüche bereits bisher denkbar waren,[26] hielt sich ihre praktische Bedeutung weitgehend in Grenzen. Durch die skizzierte Haftungsverschiebung dürften mögliche Regressansprüche der KFZ-Versicherer gegenüber den Herstellern massiv an Bedeutung gewinnen, was eine vertiefte Auseinandersetzung vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens lohnenswert erscheinen lässt. Da die erfolgreiche Geltendmachung von Regressansprüchen regelmäßig von den Tatsachenfragen, ob und ggf. wie ein Fahrerassistenzsystem im Unfallzeitpunkt eingegriffen hat, abhängen wird, ist es in diesem Zusammenhang ebenfalls unabdingbar, das rechtliche Schicksal der Fahrzeug- und Unfalldaten zu diskutieren.[27] Schließlich soll die Frage nach sinnvollen Alternativmodellen zur kostspieligen Geltendmachung von Regressansprüchen in Einzelverfahren unter rechtsökonomischen Gesichtspunkten diskutiert werden.[28]

2. Versicherungsschutz in der KFZ-Kasko Versicherung

Anders als die KFZ-Haftpflichtversicherung ist der Bereich der KFZ-Kaskoversicherung weniger vom Eingriff zwingender Gesetzesnormen geprägt, sondern überlässt die Ausgestaltung des Versicherungsschutzes vornehmlich den Vertragsparteien. In Anbetracht der vorherrschenden Vertragsfreiheit erscheint es zweckdienlich, die bestehenden Versicherungsbedingungen (AKKB 2015) im Hinblick auf autonome Fahrsysteme einer kritischen Untersuchung zuzuführen, um allfällige Spannungsfelder und Schutzlücken

---

[24] *Kath*, in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft, 37; *Kainz*, in *Kainz/Michtner/Reisinger*, 161 (184); für das deutsche Recht: *Greger*, Haftungsfragen beim automatisierten Fahren, NZV 2018, 1 (5); *Solmecke/Jockisch*, Das Auto bekommt ein Update! – Rechtsfragen zu Software in Pkws - Zulassungs- und Haftungsfragen zu softwarebasierten Fahrzeugsystemen, MMR 2016, 359 (363f); *Kütük-Markendorf/Essers*: Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren - Haftungsfragen bei einem durch ein autonomes System verursachten Verkehrsunfall, MMR 2016, 22 (FN 27).

[25] Zum Regressverhältnis zwischen Hersteller und Halter: *Harnoncourt*, ZVR 2016, 546 (552); *Windsteiger*, Autonomes Fahren (2018) 63f.

[26] Vgl etwa OGH 2 Ob 78/06v ecolex 2007, 171.

[27] Vgl zu diesem Problem auch: *Amlacher/Andréewitsch*, jusIT 2017, 209 (210); *Kath* in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft 26; ausf zu den verschiedenen relevanten Datenbereichen: *Balzer/Nugel*, Das Auslesen von Fahrzeugdaten zur Unfallrekonstruktion im Zivilprozess, NJW 2016, 193 (193).

[28] *Schubert*, Vorüberlegungen zu einer Reform des Haftungsrechts, Phi 2015, 46 (48ff); vorsichtig für das österreichische Recht: *Kath*, in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft 40f.

auszumachen.[29] Beispielhaft kann auf mögliche Unfallszenarien – wie etwa Hackerangriffe auf die Software oder Sensorik des Fahrzeugs[30] - verwiesen werden, die durch den Einsatz autonomer Fahrsysteme häufiger auftreten werden und einen neuen Regelungsbedarf in den Bedingungen der Kaskoversicherer hervorrufen könnten.[31]

3. Allgemeine versicherungsrechtliche Fragen in Bezug auf autonomes Fahren

Ferner werden die Auswirkungen allgemeiner versicherungsrechtlicher Fragestellungen auf autonome Fahrsysteme zu untersuchen sein. Bestimmte Rechtsinstrumente, wie die vorvertragliche Anzeigeobliegenheit (§ 16 VersVG), die bisher in der KFZ-Versicherung eine untergeordnete Rolle spielte, könnten durch den Markteintritt autonomer Fahrsysteme erheblich an Bedeutung gewinnen.[32] Andere versicherungsrechtlich relevante Fragestellungen dürften im Hinblick auf die zunehmende Automatisierung der Automobilwirtschaft in einem geänderten Kontext erscheinen: Dies etwa wenn sich vor dem Hintergrund von § 61 VersVG oder § 152 VersVG die Frage stellt, ob der Versicherungsfall durch ein qualifiziert schuldhaftes Verhalten des Versicherungsnehmers herbeigeführt wurde.[33]

---

[29] Ausführlich für das deutsche Recht: *Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen (2016) 272ff.

[30] So warnte etwa erst unlängst der ADAC vor der zunehmenden Gefahr von Hackerangriffen auf autonome Fahrzeuge: ADAC, Autonomes Fahren: Gefahren durch Hacker, erschienen am 15.08.2018, abrufbar unter: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/autonomes-fahren/autonomes_fahren_hacker-angriff/.

[31] Ansatzweise bereits bei: *Kainz*, in *Kainz/Michtner/Reisinger*, 161 (177f).

[32] *Hammel*, Besonderheiten der Kraftfahrversicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, VersR 2016, 281 (285).

[33] Die Problemstellungen reichen hier von der Frage, welche Pflichten im Rahmen des autonomen Fahrens beim Fahrzeughalter verbleiben (dazu etwa: *Lüdemann/Sutter/Vogelpohl*, Neue Pflichten für Fahrzeugführer beim automatisierten Fahren – eine Analyse aus rechtlicher und verkehrspsychologischer Sicht, NZV 2018, 411) bis hin zur Diskussion, ob und unter welche Umständen technische Hilfsmittel nach den Regeln der Gehilfenhaftung zuzurechnen sind (vgl etwa der Überblick zum aktuellen Meinungsstand: *Karner* in KBB[5] §1313a Rz 6).

III Methode

Das Dissertationsvorhaben folgt den allgemein anerkannten Grundsätzen der juristischen Methodenlehre. Von besonderer Bedeutung für sämtliche Teilbereiche der Arbeit wird dabei die Frage sein, inwieweit die bestehenden gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen des Versicherungsrechts den Herausforderungen autonomer Fahrsysteme gerecht werden, beziehungsweise an welchen Stellen die Vertragsparteien und der Gesetzgeber neue Lösungsansätze entwickeln werden müssen. Vor diesem Hintergrund nehmen die allgemeinen Regeln der Gesetzes- (§ 6f ABGB) und Vertragsauslegung (§ 914f) sowie deren Grenzen eine zentrale Stellung innerhalb der Arbeit ein.

Im Rahmen der Arbeit sollen einerseits bestehende Forschungsergebnisse innerhalb der Lehre untersucht und analysiert sowie andererseits auch eigene Lösungsmodelle entwickelt werden. Aufgrund der zum Teil vergleichbaren rechtlichen Grundlagen in Deutschland und des derzeit noch überschaubaren Umfangs an Fachliteratur in Österreich, erscheint es unerlässlich auch auf Ansätze der deutschen Lehre zurückzugreifen, wodurch die Arbeit zusätzlich rechtsvergleichende Elemente umfassen wird.

Da der Gegenstand des Dissertationsvorhabens, wie bereits aufgezeigt werden konnte, nicht ausschließlich von akademischen Interesse ist, sondern in naher Zukunft auch rasant an praktischer Bedeutung gewinnen wird, erscheint es gewinnbringend diesen Umstand auch in methodischer Hinsicht zu berücksichtigen. Anzudenken ist daher – gerade im Hinblick auf die genauere Spezifizierung der zu behandelnden Fragestellungen – praktischen Input von Seiten der Versicherungswirtschaft einzuholen.

IV Vorläufige Gliederung

I. Technische Rahmenbedingungen
   1. Der Begriff „autonomes Fahren“ und die Ziele zunehmender Fahrzeugautomatisierung
   2. Einteilung der verschiedenen Fahrerassistenzsysteme

II. Verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen
   1. Völker- und unionsrechtliche Rahmenbedingungen
   2. Innerstaatliche Rahmenbedingungen
      a. Die Ausgangslage und die 33. KFG Novelle
      b. Die AutomatFahrVO

III. Haftung und Versicherungsschutz in der Haftpflichtversicherung
   1. Die Haftung des Lenkers und Halters für Unfälle von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
      a. Haftung im Rahmen der allgemeinen Verschuldenshaftung de lege lata
         i. Verbleibende Anknüpfungspunkte für die Verschuldenshaftung
         ii. Gehilfenhaftung für technische Hilfsmittel?
         iii. Konsequenzen der Zurückdrängung der Verschuldenshaftung
      b. Haftung nach EKHG
         i. Unfälle beim Betrieb eines Fahrzeugs mit Fahrerassistenzsystem
         ii. Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG für Fehler eines Fahrerassistenzsystems
         iii. Bedeutung der Haftungshöchstbeträge nach § 15 EKHG
      c. Überlegungen de lege ferenda
   2. Versicherungsschutz in der KFZ-Haftpflichtversicherung
      a. Umfang des Versicherungsschutzes bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen (§ 2 Abs 1 KHVG und Art 1 AKHB 2015)
      b. Einschränkungen des Versicherungsschutzes bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
         i. Risikoausschlüsse (§ 4 KHVG bzw Art 8 AKHB)
         ii. Obliegenheiten (§ 5 KHVG bzw Art 9 AKHB)
            aa. gesetzliche Obliegenheiten
            bb. vertraglicher Gestaltungsspielraum
         iii. Vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalls bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen

c. Überlegungen de lege ferenda

3. Die Haftung des Herstellers für Unfälle von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
   a. Allgemeine Verschuldenshaftung und Produktbeobachtungspflicht
   b. Haftung nach PHG
      i. Die Produkteigenschaft von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
      ii. Kriterien der Fehlerhaftigkeit von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
      iii. Haftungsbefreiungen nach § 8 PHG in Zusammenhang mit Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
   c. Überlegungen de lege ferenda
4. Versicherungsschutz in der Betriebshaftpflichtversicherung
   a. Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung?
   b. Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen in der freiwilligen Betriebshaftpflichtversicherung
   c. Überlegungen de lege ferenda

IV. Der Regress der KFZ Haftpflichtversicherung gegenüber dem Hersteller bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
1. Rechtsgrundlagen des Regressanspruchs
2. Das rechtliche Schicksal von Unfalldaten in Zusammenhang mit Regressansprüchen
3. Alternative Regelungsmodelle für das Regressverhältnis
4. Überlegungen de lege ferenda

V. Versicherungsschutz in der KFZ Kasko Versicherung
1. Umfang des Versicherungsschutzes bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
2. Versicherte Gefahren in der Teilkaskoversicherung im Hinblick auf Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen
3. Versicherte Gefahren in der Vollkaskoversicherung im Hinblick auf Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen
4. Einschränkungen des Versicherungsschutzes bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen
   a. Risikoausschlüsse (Art 6 AKKB)
   b. Obliegenheiten (Art 7 AKKB)
      aa. gesetzliche Obliegenheiten
      bb. vertraglicher Gestaltungsspielraum
   c. Grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen

5. Überlegungen de lege ferenda
VI. Zusammenfassung in Thesenform

V Vorläufiger Zeitplan

1. Wintersemester 2017/2018:
   - VO Juristische Methodenlehre
   - KU Judikatur- und Textanalyse

2. Sommersemester 2018:
   - Seminar aus dem Dissertationsfach
   - Themenfindung

3. Wintersemester 2018/19:
   - Recherche zum Dissertationsvorhaben
   - Erstellung des Exposés

4. Sommersemester 2019:
   - Seminar zur Vorstellung des Dissertationsvorhabens
   - Einreichung des Exposés und Antrag auf Genehmigung des Dissertationsvorhabens
   - Recherche und Verfassen der Dissertation

5. Wintersemester 2019/20
   - Recherche und Verfassen der Dissertation
   - Seminar aus dem Dissertationsfach

6. Sommersemester 2020
   - Recherche und Verfassen der Dissertation

7. Wintersemester 2020/2021
   - Recherche und Verfassen der Dissertation

8. Sommersemester 2021
   - Fertigstellung und Abgabe der Dissertation
   - Defensio

VI Vorläufiges Literaturverzeichnis

1. Kommentarliteratur

Bruck/Möller (Hrsg), Großkommentar Versicherungsvertragsgesetz[9] (2008); wird zitiert: *Bearbeiter* in *Bruck/Möller* [9] [§] [Rz].

Danzl, EKHG[10] (2018).

Fasching/Konecny (Hrsg), Zivilprozessgesetze[3] (2017); wird zitiert: *Bearbeiter* in *Fasching/Konecny*[3] [§] [Rz].

Fenyves/Kerschner/Vonkilch (Hrsg), Großkommentar zum ABGB[3] (*Klang*); wird zitiert: *Bearbeiter* in *Fenyves/Kerschner/Vonkilch (Klang)* [3] [§] [Rz].

Fenyves/Schauer (Hrsg), Versicherungsvertragsgesetz; wird zitiert: *Bearbeiter* in *Fenyves/Schauer* [§] [Rz].

Feyock/Jacobsen/Lemor (Hrsg), Handkommentar Kraftfahrversicherung[4] (2018).

Fitz/Grau/Reindl (Hrsg), PHG[2] (2004).

Grubmann, KFG[4] (2016).

Grubmann, KHVG[4] (2015).

Grubmann, StVO[3] (2015).

Grubmann, VersVG[8] (2017).

Grundtner, KFG-Taschenkommentar[2] (2017).

Grundtner/Pürstl, KFG[10] (2016).

Kletečka/Schauer (Hrsg), ABGB-ON; wird zitiert: *Bearbeiter* in *Kletečka/Schauer*, ABGB-ON[Version] [§] [Rz].

Koziol/Bydlinski/Bollenberger (Hrsg), Kurzkommentar zum ABGB[5] (2017)*;* wird zitiert: *Bearbeiter* in KBB[5] [§] [Rz].

Langheid/Wandt (Hrsg), Münchner Kommentar zum Versicherungsvertragsgesetz[2] (2016); wird zitiert: *Bearbeiter* in *Langheid/Wandt*[2] [§] [Rz].

Maitz, AHVB/EHVB (2018).

Prölss/Martin (Hrsg), Versicherungsvertragsgesetz[30] (2018); wird zitiert: *Bearbeiter* in *Prölss/Martin*[30] [§] [Rz].

Rabl, Produkthaftungsgesetz (2017).

Rummel/Lukas (Hrsg), ABGB[4]; wird zitiert *Bearbeiter* in *Rummel/Lukas*[4] [§] [Rz].

Schwimann/Kodek (Hrsg), Praxiskommentar ABGB[4]; wird zitiert *Bearbeiter* in *Schwimann/Kodek*, ABGB[4] [§] [Rz].

Schwintowski/*Brömmelmeyer* (Hrsg), Praxiskommentar zum Versicherungsvertragsrecht[3] (2017); wird zitiert *Bearbeiter* in *Schwintowski*/*Brömmelmeyer*[3] [§] [Rz].

2. Beiträge in Sammelwerken und Schriftenreihen

Gusenleitner, Die vorvertragliche Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers gemäß §§ 16-22, 41 VersVG, in *Riedler* (Hrsg), Versicherungsrecht - Versicherungspraxis (2017).

Hartjes/*Janker*/*Reisinger* (Hrsg), Die Haftpflichtversicherung (2017); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Hartjes*/*Janker*/*Reisinger*, Haftpflichtversicherung [Seite].

Hilgendorf/Beck (Hrsg), Robotik im Kontext von Recht und Moral (2013); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Hilgendorf/Beck*, Robotik im Kontext von Recht und Moral [Seite].

Hilgendorf/*Hötitzsch*/*Lutz* (Hrsg), Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge (2015); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Hilgendorf*/*Hötitzsch*/*Lutz*, Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge [Seite].

I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger*, Autonomes Fahren und Recht [Seite].

Kainz/*Michtner*/*Reisinger* (Hrsg), Die KFZ-Versicherung (2017); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Kainz/Michtner/Reisinger*, KFZ-Versicherung [Seite].

Karollus, Produkthaftung, in Verhandlungen des Zwölften Österreichischen Juristentages II/2 (1995).

Kath, Auf dem Weg zum autonomen Fahren: haftungs- und versicherungsrechtliche Aspekte, in Schriftenreihe Niederösterreichische Juristische Gesellschaft (2018).

Köszegi, Die Luftfahrtversicherung, in *Kasehs*/*Köszegi*/*Motter*/*Renner*/*Zehetbauer* (Hrsg), Die Transport-, Luftfahrt- und Kreditversicherung (2018) 153.

Maurer, Entwurf und Test von Fahrerassistenzsystemen, in *Winner*/*Hakuli*/*Wolf* (Hrsg), Handbuch Fahrerassistenzsysteme, 43.

Maurer/*Gerdes*/*Lenz*/*Winner*, Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte (2015); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Maurer*/*Gerdes*/*Lenz*/*Winner*, Autonomes Fahren. Technische, rechtliche und gesellschaftliche Aspekte [Seite].

Oppermann/*Stender-Vorwachs* (Hrsg), Autonomes Fahren. Rechtsfolgen, Rechtsprobleme, technische Grundlagen (2017); wird zitiert: *Bearbeiter*, Titel, in *Oppermann*/*Stender-Vorwachs*, Autonomes Fahren [Seite].

Posch, Produzentenhaftung in Österreich de lege lata et de lege ferenda, in Gutachten für den Achten Österreichischen Juristentag (1982).

Posch, Produkthaftung, Produktsicherheit und Versicherung, in *Gisch*/*Koban*/*Ratka* (Hrsg), Haftpflichtversicherung, D&O Versicherung und Manager-Rechtsschutz (2016) 3.

Proff (Hrsg), Radikale Innovationen in der Mobilität (2014); wird zitiert: *Bearbeiter*, [Titel], in *Proff*, Radikale Innovationen in der Mobilität [Seite].

Reisinger, Handbuch des Verkehrsunfalls - 3.Teil: Versicherungsrecht[3] (2016) in *Fucik/Hartl/Schlosser* (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls.

Rubin, Pflichthaftpflichtversicherungen – Funktion und Wirkungsweise, in *Berisha*/*Gisch*/*Koban* (Hrsg), Haftpflicht-, Rechtsschutz- und Cyberversicherung (2018) 11.

Spitzer, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, in FS Fenyves (2013) 33.

Stadler, Versicherungsrechtliche Fragen zu Fahrerassistenzsystemen, in *Hilgendorf*/*Hötitzsch*/*Lutz* (Hrsg), Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge (2014) 87.

Forgó/*Zöchling-Jud*, Das Vertragsrecht auf dem Prüfstand: Überlegungen im digitalen Zeitalter, 20. ÖJT II/1 (2018) 140

3. Monographien und Studien

Arbeitsgruppe Digitaler Neustart, Bericht vom 15.Mai 2017 (2017).

Bauer, Die Kraftfahrversicherung: Systematik, Verfahren, Rechtsschutz[6] (2010).

Bewersdorf, Zulassung und Haftung bei Fahrerassistenzsystemen im Straßenverkehr (2005).

Bundesanstalt für Straßenwesen, Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung (2012).

Ehrenzweig, Deutsches (Österreichisches) Versicherungsvertragsrecht (1952).

Eustacchio, Produkthaftung. Eine systematische Darstellung für die Praxis (2002).

F. Bydlinski, System und Prinzipien des Privatrechts (2013).

Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen (2016).

Kath, KFZ-Haftpflichtversicherungsrecht (2003).

Kath, Regress des Versicherers (2011).

Keinert, Vorvertragliche Anzeigepflichten (§§ 16ff VersVG) (1983).

Koziol, Grundfragen des Schadenersatzrechts (2010).

Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht I[3] (1997).

Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II[3] (2018).

Koziol/*Apathy*/*Koch*, Österreichisches Haftpflichtrecht III[3] (2014).

Lemmer, Acatech Studie -Neue autoMobilität (2015).

Maier, Wirkpotentiale moderner Fahrerassistenzsysteme und Aspekte ihrer Relevanz für die Fahrausbildung (2014).

NHTSA, Preliminary Statement of Policy Concerning Automated Vehicles (2013).

N. Reisinger, Internationale Verkehrsunfälle (2011).

SAE International, Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems J 3016 (2014).

Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2017 (2018).

Schauer, Das österreichische Versicherungsvertragsrecht[3] (1995).

Straube/*Gisch*/*Berisha*, Österreichisches Versicherungsvertragsrecht[2] (2017).

Versicherungsverband Österreich, Jahresbericht 2017 (2018).

Wieser, Versicherungsvertragsrecht Allgemeiner Teil[3] (2015).

Windsteiger, Autonomes Fahren. Materiellrechtliche Haftung nach ABGB, EKHG und PHG und versicherungsrechtliche Deckung nach KHVG und AKHB, in *Riedler* (Hrsg), Versicherungsrecht –Versicherungspraxis (2018).

4. Aufsätze

Albrecht, Die rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Implementierung von Fahrerassistenzsystemen zur Geschwindigkeitsbeeinflussung, DAR 2005, 186.

Alge, Der Hacker fährt mit: Die Zukunft des autonomen Fahrens? Computer im Handwerk (12/17), 10.

Amlacher/Andréewitch, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Datenschutz (Teil III), jusIT 2018, 19.

Amlacher/Andréewitch, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Haftung (Teil II), jusIT 2017, 209.

Amlacher/Andréewitch, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Verkehrsrecht (Teil I), jusIT 2017, 167.

Andréewitch, Zur Anwendbarkeit des Produkthaftungsgesetzes für Softwarefehler, EDVuR 1990, 50

Armbrüster, Automatisiertes Fahren – Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht? ZRP 2017, 83.

Arzt/*Ruth-Schumacher*, Zulassungsrechtliche Rahmenbedingungen der Fahrzeugautomatisierung, NZV 2017, 57.

Balke, Automatisiertes Fahren. Begriffsbestimmungen und haftungsrechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren, SVR 2018, 5.

Balzer/*Nugel,* Das Auslesen von Fahrzeugdaten im Zivilprozess*, NJW 2016, 193.*

Berz/*Granich*/*Dedy*, Haftungsfragen bei dem Einsatz von Telematik-Systemen im Straßenverkehr, DAR 2000, 545.

Bewersdorf, Zur Vereinbarkeit von nicht-übersteuerbaren Fahrerassistenzsystemen mit dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, NZV 2003, 266.

Bodungen/Hoffmann, Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain? 1. Teil, NZV 2016, 449.

Bodungen/Hoffmann, Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain? 2. Teil, NZV 2016, 503.

Bodungen/*Hoffmann*, Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr und die Fahrzeugautomatisierung (Teil 1), SVR 2016, 36.

Bodungen/*Hoffmann*, Hoch- und vollautomatisiertes Fahren ante portas – Auswirkungen des 8. StVG-Änderungsgesetzes auf die Herstellerhaftung, NZV 2018, 97.

Borges, Haftung für selbstfahrende Fahrzeuge, CR 2016, 272.

Borges, Rechtliche Rahmenbedingungen für autonome Systeme, NJW 2018, 977.

Brockmeyer, Treuhänder für Mobilitätsdaten – Zukunftsdaten für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge? Erwägungen zur ausstehenden Regulierung des Speicherorts für die Daten nach § 63a Abs. 1 STvG, ZD 2018, 258.

F. Bydlinski, Thesen zur lex-lata-Grenze der Rechtsfindung, JBl 1997, 617.

Deutschle, „Wer fährt? – Der Fahrer oder das System?“ – Technische Grundlagen von Fahrerassistenzsystemen, SVR 2005, 249.

Eidenmüller, The Rise of Robots and the Law of Humans, ZEuP 2017, 765.

Eisenberger/Gruber/Huber/Lachmayer, Automatisiertes Fahren. Komplexe regulatorische Herausforderungen, ZVR 2016, 383.

Eisenberger/Lachmayer/San Nicoló, Verfahren zur Durchführung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge, ZTR 2018, 67.

Eustacchio, Zum Kriterium der Sicherheit und zur Haftung für Assistenzsysteme in selbstfahrenden Kfz, ZVR 2017, 509.

Fleck/Thomas, Automatisierung im Straßenverkehr. Wohin Fahren wir? NJOZ 2015, 1393.

Forgó, DSGVO, Dateneigentum und autonomes Fahren: eine Beziehungsgeschichte, ZVR 2018, 454.

Freise, Rechtsfragen des automatisierten Fahrens, VersR 2019, 65.

Frenz, Haftungsfragen bei Fahrerassistenzsystemen, Zfs 2003, 381.

Frenz/*Casimir-van den Broek*, Völkerrechtliche Zulässigkeit von Fahrerassistenzsystemen, NZV 2009, 529.

Freudenthaler, Haftung für technische Hilfsmittel wie für Erfüllungsgehilfen, ÖJZ 2011, 901.

Gasser, Die Veränderung der Fahreraufgabe durch Fahrerassistenzsysteme und kontinuierlich wirkende Fahrzeugautomatisierung, DAR 2015, 6.

Gasser/*Bauer*, Rechtliche Aspekte zu (neuen) Strategien der Geschwindigkeitsbeeinflussung, SVR 2007, 6.

Gomille, Herstellerhaftung für automatisierte Fahrzeuge, JZ 2016, 76.

Greger, Haftungsfragen beim automatisierten Fahren. Zum Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags 2018, NZV 2018, 1.

Hammel, Besonderheiten der Kraftfahrtversicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, VersR 2016, 281.

Harnoncourt, Haftungsrechtliche Aspekte des Autonomen Fahrens, ZVR 2016, 546.

Hilgendorf Automatisiertes Fahren und das Recht, ZVR 2015, 469.

Hilgendorf, Automatisiertes Fahren und Recht – ein Überblick, JA 2018, 801.

Hoeren, Ein Treuhandmodell für Autodaten? - § 63a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion, NZV 2018, 153.

Hörnle/Wohlers, The Trolley Problem Reloaded, GA 2018, 12.

Horwath, Software – ein Produkt? ecolex 2000, 784.

Jänich/Schrader/Reck, Rechtsprobleme des autonomen Fahrens, NZV 2015, 313.

Janker, Rechtsfragen beim Einsatz von Telematik-Systemen, DAR 1995, 472.

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

Kaltenegger, Zehn Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, ZVR 2018, 417.

Kath, Die Schwarzfahrt als Haftungs- und Deckungsproblem, ZVR 2008, 546.

Klar, Das vernetzte Fahrzeug als erster Schritt der Automatisierung, ZVR 2017, 434.

Kletečka, Tauerntunnelkatastrophe: Haftung nach dem EKHG, ZVR 2001, 219.

Klink-Straub/Straub, Nächste Ausfahrt DS-GVO – Datenschutzrechtliche Herausforderungen beim automatisierten Fahren, NJW 2018, 3201.

Koch, Verteilung des Haftpflichtversicherungs-/Regressrsiko bei Kfz-Unfällen während der Fahrzeugführung im Autopilotmodus gem. § 1a Abs 2 StVG, VersR 2018, 901.

König, Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren, NZV 2017, 123.

Konzett/Riccabona-Zecha, Fahrerassistenzsysteme, Unfalldatenspeicher & eCall. Datenfluss im Straßenverkehr im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Schutz der Privatsphäre, ZVR 2015, 117.

Kütük-Markendorf/Essers, Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren, MMR 2016, 22.

Lachmayer, Von Testfahrten zum regulären Einsatz automatisierter Fahrzeuge. Verkehrsrechtliche Herausforderungen, ZVR 2017, 515.

Lange, Automatisiertes und autonomes Fahren – eine verkehrs-, wirtschafts- und rechtspolitische Einordnung, NZV 2017, 345.

Linder, Produktbeobachtung, Rückruf und Versicherungsschutz, wbl 2004, 449.

Löwe, Rückrufpflicht des Warenherstellers, ZVR 1979, 225.

Lüdemann/Sutter/Vogelpohl, Neue Pflichten für Fahrzeugführer beim automatisierten Fahren – eine Analyse aus rechtlicher und verkehrspsychologischer Sicht, NZV 2018, 411.

Lutz, Anforderungen an Fahrerassistenzsysteme nach dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, NZV 2014, 67.

Lutz, Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung, NJW 2015, 119.

Lutz, Automatisiertes Fahrzeuge: Änderungsbestrebungen im Zulassungs- und Verhaltensrecht, PHi 2016, 2.

Lutz/Tang/Lienkamp, Die rechtliche Situation von teleoperierten und autonomen Fahrzeugen, NZV 2013, 57.

Midlige/Clements, USA: Neuartige Ansprüche – Haftungs- und Versicherungsfragen (Teil 2), Phi 2015, 228.

Mielchen, Verrat durch den eigenen PKW – wie kann man sich schützen? SVR 2014, 81

Nehm, Autonomes Fahren – Bremsen Ethik und Recht den Fortschritt aus? JZ 2018, 398.

Nugel, Das Auslesen von Fahrzeugdaten für die Gutachtenerstellung, DS 2018, 231

Ondreasova, Haftung für technische Hilfsmittel de lege ferenda, ÖJZ 2015, 593.

Ondreasova, Haftung für technische Hilfsmittel de lege lata, ÖJZ 2015, 443.

Pataki, Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 2018 zum automatisierten Fahren aus der Sicht der Versicherer, DAR 2018, 133.

Pehm, Systeme der Unfallhaftung beim automatisierten Verkehr. Eine rechtsvergleichende Analyse der Haftungsrisiken, IWRZ 2018, 259.

Petrasch, Probleme der Kaskoversicherung, ZVR 1979, 321.

Reck, Autorecht 2017 – Autonomes Fahren – Zwischenstand, ZD-Aktuell 2017, 04271.

Reinisch, Künstliche Intelligenz – Haftungsfragen 4.0, ÖJZ 2019, 298.

Roubik, Automatisiertes Fahren, der Weg zur Testerlaubnis, ZVR 2019, 40.

Roubik, Novellierung der Verordnung über die Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren, ZVR 2019, 154.

Romaniewicz-Wenk/Jirak, Autonomes Fahren in Österreich – eine Utopie? ecolex 2018, 466.

Schacherreiter, Ergo Insurance und Gjensidige Baltic. Regress zwischen Haftpflichtversicherern im Kollisionsrecht, ZVR 2017, 468.

Schmid/Wessels, Event Data Recording für das hoch- und vollautomatisierte Kfz – eine kritische Betrachtung der neuen Regelungen im StVG, NZV 2017, 357.

Schirmer, Augen auf beim automatisierten Fahren! Die StVG Novelle ist ein Montagsstück, NZV 2017, 253.

Schrader, Haftungsfragen für Schäden beim Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Straßenverkehr, DAR 2016, 242.

Schrader, Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, 3537.

Schubert, „StVG neu" ebnet (fast) den Weg für automatisiertes Fahren, Phi2017, 152.

Schubert, Autonome Fahrzeuge – Vorüberlegungen zu einer Reform des Haftungsrechts, Phi 2015, 46.

Schulz, Sicherheit im Straßenverkehr und autonomes Fahren, NZV 2017, 548.

Singler, Die Kfz – Versicherung autonomer Fahrzeuge, NZV 2017, 353.

Solmecke/Jockisch, Das Auto bekommt ein Update! – Rechtsfragen zu Software in Pkws. Zulassungs- und Haftungsfragen zu softwarebasierten Fahrzeugsystemen, MMR 2016, 359.

Sosnitza, Das Internet der Dinge – Herausforderung oder gewohntes Terrain für das Zivilrecht? CR 2016, 764.

Spitzer, Vollharmonisierung des Produkthaftungsrechts, ecolex 2003, 141.

Templ, Über die Haftungsfrage von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz, ZVR 2016, 10.

Teubner, Digitale Rechtssubjekte? Zum Privatrechtlichen Status autonomer Softwareagenten, AcP 2018, 155.

v. Kaler/Wieser, Weiterer Rechtssetzungsbedarf beim automatisierten Fahren, NVwZ 2018, 369.

Vogt, Fahrerassistenzsysteme: Neue Technik – Neue Rechtsfragen? NZV 2003, 153.

Vogt, Rechtliche Folgerungen aus der Verbreitung der ABV-Systeme, NZV, 1989, 333

Wagner, Produkthaftung für autonome Systeme, AcP 2017, 707

Weichert, Datenschutz im Auto – Teil 1, SVR 2014, 201.

Weichert, Datenschutz im Auto – Teil 2, SVR 2014, 241.

Zech, Künstliche Intelligenz und Haftungsfragen, ZfPW 2019, 198.