

Autonomes Fahren

Oppermann / Buck-Heeb

3. Auflage 2025
ISBN 978-3-406-81279-8
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei
beck-shop.de

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

beck-shop.de hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird beck-shop.de für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

Eine verschuldensabhängige Haftung des Halters und/oder des Fahrers beim automatisierten Fahren bzw. der Technischen Aufsicht beim autonomen Fahren kann sich schließlich aus § 823 BGB ergeben. Hinsichtlich des Halters oder des Fahrers erlangt die deliktsrechtliche Haftung eigenständige Bedeutung neben §§ 7, 18 StVG im Wesentlichen dann, wenn die Haftungshöchstbeträge des § 12 StVG ausgeschöpft sind. Für die nicht der straßenverkehrsrechtlichen Haftung unterliegende (→ Rn. 8) Technische Aufsicht beim autonomen Fahren hingegen ist die (verschuldensabhängige) deliktsrechtliche Haftung die einzige Form der außervertraglichen Haftung.

2. Verdopplung der Höchstbeträge bei der StVG-Haftung

Die Anhebung der Höchstbeträge bei der Haftung nach StVG im Zuge der Einführung der Regelungen zum automatisierten Fahren im Jahr 2017 sowie die Erstreckung auf das autonome Fahren im Jahr 2021 erfolgte „[a]us Gründen des Verkehrsopferschutzes“, „[m]angels vorhandener Erfahrungen über Unfälle von beteiligten Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen“ in Form einer Verdopplung der bisherigen Beträge.²² Selbst wenn sich die Annahme, automatisiertes oder autonomes Fahren werde signifikant die Unfallzahlen senken,²³ als falsch herausstellte, trägt diese Begründung nicht, denn die Haftungshöchstgrenzen gelten in jedem einzelnen Fall; dass automatisierte oder autonome Kraftfahrzeuge aber jeweils höhere Schäden „produzieren“ als konventionelle Fahrzeuge, liegt zumindest nicht nahe. Auch die zusätzlich angestellte Erwägung, die Verdopplung der Höchstbeträge der StVG-Haftung diene als Ausgleich dafür, dass beim automatisierten Fahren im Falle eines unvermeidbaren Unfalls aufgrund technischen Versagens des Systems keine – betragsmäßig unbeschränkte – deliktische Haftung des Fahrers besteht,²⁴ betrifft nur einen besonderen Fall; für diesen kann sie freilich eine gewisse Plausibilität für sich in Anspruch nehmen. Zwar gibt es auch beim konventionellen Fahren Unfälle, beispielsweise aufgrund technischen Versagens, bei denen Fahrer und Halter kein deliktischer Vorwurf gemacht werden kann und deshalb die betragsmäßig unbegrenzte Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB nicht eingreift.²⁵ Jedoch dürfte beim automatisierten oder autonomen Fahren strukturell deutlich häufiger nur die betragsmäßig begrenzte Haftung nach StVG bestehen, beim autonomen Fahren schon deshalb, weil es dort keinen Fahrzeugführer mehr gibt (→ Rn. 8). In Betracht kommt dort – neben der StVG-Haftung für den Halter – lediglich eine betragsmäßig unbeschränkte deliktische Haftung der Technischen Aufsicht (→ Rn. 8, 10), deren Pflichtenprogramm sich indes deutlich von dem eines Fahrzeugführers unterscheidet.

II. Gegenstand und Inhalt

1. Versicherungspflicht und Kontrahierungszwang

Der Halter eines Kraftfahrzeugs ist nach Maßgabe des § 1 PflVG und vorbehaltlich der Ausnahmen in § 2 PflVG verpflichtet, für sich, den Eigentümer und den Fahrer des Fahrzeugs sowie bei einem Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion (§ 1d Abs. 1 StVG) auch für die Person der Technischen Aufsicht (§ 1d Abs. 3 StVG) eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Diese Pflicht

²² Begr. RegE StVG-ÄndG 2017, BT-Drs. 18/11300, 15, 24 sowie Begr. RegE StVG-ÄndG 2021, BT-Drs. 19/27439, 31.

²³ Die Begr. RegE StVG-ÄndG 2017, BT-Drs. 18/11300, 19, geht selbst „von einer Erhöhung der Verkehrssicherheit“ durch automatisiertes Fahren aus. – Mit Grund weist Schrader DAR 2018, 314 darauf hin, dass unter dieser Prämisse mit einem gegenteiligen Vorgehen zu rechnen gewesen wäre; ebenfalls kritisch Grünvogel MDR 2017, 973 (974); Wagner/Goeble ZD 2017, 263 (266f.).

²⁴ S. Begr. RegE StVG-ÄndG 2017, BT-Drs. 18/11300, 24.

²⁵ So die Kritik von König NZV 2017, 123 (126).

zum Abschluss und zur Aufrechterhaltung einer Kfz-Haftpflichtversicherung soll zum einen dem Geschädigten mit dem Versicherer einen solventen Schuldner geben, zum anderen Halter, Fahrer, Eigentümer sowie ggfs. die Person der Technischen Aufsicht vor potentiell ruinösen Schadensersatzforderungen bewahren.²⁶

- 13 Zur Deckung dieses Versicherungsbedarfs unterwirft § 5 Abs. 2 PflVG die im Inland zum Betrieb einer Kfz-Haftpflichtversicherung befugten Versicherungsunternehmen einem Kontrahierungszwang.

2. Inhalt der Versicherung

- 14 Die auf Grundlage der Ermächtigung durch § 4 Abs. 1 PflVG erlassene Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV) konkretisiert die Vorgaben des PflVG und statuiert im Interesse sowohl der Verkehrsunfallgeschädigten als auch der Versicherten einen Mindestversicherungsschutz,²⁷ hinter dem die Versicherung nicht zurückbleiben darf. Dies betrifft insbesondere den sachlichen Umfang des Versicherungsschutzes (§ 2 KfzPflVV), Risikoausschlüsse (§ 4 KfzPflVV) sowie Obliegenheiten vor bzw. nach Eintritt des Versicherungsfalls (§ 5 KfzPflVV resp. § 6 KfzPflVV).
- 15 Die Mindesthöhen der Versicherungssummen der Kfz-Haftpflichtversicherung sind ebenfalls gesetzlich vorgeschrieben. Nach der Anlage zu § 4 Abs. 2 S. 1 PflVG müssen bei Kraftfahrzeugen je Schadensfall für Personenschäden 7,5 Mio. Euro, für Sachschäden 1,3 Mio. Euro und für reine Vermögensschäden 50.000 Euro versichert sein (Nr. 1 der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG). Dabei hat sich durch die Verdopplung der Haftungshöchstbeträge für die Halter- (§ 7 StVG) und Fahrzeugführerhaftung (§ 18 StVG) bei Verwendung einer automatisierten oder autonomen Fahrfunktion (→ Rn. 11) eine Diskrepanz ergeben: Bislang reichte die Mindestversicherungssumme von 7,5 Mio. Euro für Personenschäden zu 50% über die auf fünf Mio. Euro begrenzte Haftung nach StVG (§ 12 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 StVG) hinaus. Nunmehr beträgt der Höchstbetrag der Haftung nach dem StVG bei Verursachung des Schadens aufgrund der Verwendung einer automatisierten oder autonomen Fahrfunktion zehn Mio. Euro für Personenschäden, so dass die gesetzliche Mindestdeckung um ein Viertel hinter dem Höchstbetrag der StVG-Haftung zurückbleibt. Entsprechendes, wenn auch in geringerem Maße, gilt bei Sachschäden: 1,3 Mio. Euro Mindestdeckung stehen zwei Mio. Euro Maximalhaftung nach StVG gegenüber. Auch wenn in der Praxis in der Kfz-Haftpflichtversicherung in aller Regel weit über die Mindestdeckungssummen hinausgehende Deckungssummen vereinbart sind²⁸ und derart hohe Schadenssummen nur ausnahmsweise vorkommen dürften, besteht somit hier ein ungedecktes Haftungsrisiko für Halter und Fahrer. Dies spricht für eine Erhöhung der Mindestversicherungssummen.²⁹ Dabei könnte es sich anbieten, statt diese pauschal zu erhöhen, die in § 12 Abs. 1 StVG nunmehr angelegte Differenzierung zwischen „herkömmlichem“ und automatisiertem bzw. autonomem Fahren auch insoweit aufzugreifen. Von einer Anhebung profitierten auch Geschädigte: Zum einen würde ihnen stets (und nicht nur in den – zugegebenermaßen – weitaus überwiegenden Fällen) ein Versicherer bis zu den Höchstbeträgen der StVG-Haftung eintreten. Zum anderen ist die nach § 117 VVG unter bestimmten Umständen trotz vollständiger oder teilweiser Leistungsfreiheit im Innenverhältnis fortbestehende Leistungspflicht des Versicherers gegenüber dem Geschädigten (→ Rn. 43) auf die Mindestversicherungssumme begrenzt (s. § 117 Abs. 3 VVG). Mit Blick auf den mit der Verdopplung der Haftungshöchstbeträge im Falle automatisierten und autonomen Fahren verfolgten verbesserten Schutz von Unfallgeschädigten wäre es

²⁶ Vgl. Feyock/Jacobsen/Lemor/Feyock PflVG Vor § 1 Rn. 15 f.; Bruck/Möller/Koch PflVG § 1 Rn. 2.

²⁷ Feyock/Jacobsen/Lemor/Feyock PflVG § 4 Rn. 1; HK-VVG/Halbach KfzPflVV § 1 Rn. 1; Prölss/Martin/Klimke KfzPflVV Vor § 1 Rn. 1; Bruck/Möller/Koch PflVG Vor §§ 1–16 Rn. 2.

²⁸ Nach Pataki DAR 2018, 133 (136) sind nur 0,7% des Bestandes allein mit der Mindestversicherungssumme versichert.

²⁹ So auch die Empfehlung Nr. 4 des 56. Deutschen Verkehrsgerichtstags (2018).

nur konsequent, den erhöhten haftungsrechtlichen Schutz auch versicherungsrechtlich nachzuvollziehen.

3. Benutzung eines automatisiert oder autonom fahrenden Fahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr als „Gebrauch eines Fahrzeugs“ iSd § 1 PflVG/§ 2 KfzPflVV

Versicherungsschutz besteht für Schäden, die zurechenbar durch den „Gebrauch des Fahrzeugs“ entstanden sind (s. § 1 PflVG, § 2 KfzPflVV und A.1.1.1 AKB 2015).³⁰ Der Begriff des „Gebrauchs“ umfasst dabei den des „Betriebs“ iSd § 7 StVG und reicht noch über diesen hinaus.³¹ Er bestimmt sich nach dem Interesse des Versicherten daran, durch den Einsatz des Kraftfahrzeugs nicht mit Haftpflichtansprüchen belastet zu werden, unabhängig davon, ob diese auf § 7 ff. StVG, §§ 823 ff. BGB oder anderen Haftungsnormen beruhen,³² so dass letztlich allein entscheidend ist, ob der Schadensfall mit dem Gefahrenbereich, für den der Versicherer deckungspflichtig ist, in einem haftungsrechtlich relevanten Zusammenhang steht, ob sich also die von dem Kraftfahrzeug als solchem ausgehende Gefahr auf den Schadensablauf ausgewirkt hat.³³ Da es also allein auf die Verwirklichung der „Kraftfahrzeuggefahr“ ankommt, ist es unerheblich, woraus diese resultiert. Auf die technischen Abläufe innerhalb des Fahrzeugs, die zu dieser Gefahr führen, kommt es nicht an. Die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem automatisiert oder autonom fahrenden Kraftfahrzeug – einerlei, ob dieses dabei von einem menschlichen „Fahrer“ oder einer Technischen Aufsicht überwacht wird oder nicht – ist deshalb sowohl ein Betrieb des Fahrzeugs iSd § 7 StVG³⁴ als auch ein Gebrauch des Fahrzeugs iSd § 1 PflVG, des § 2 KfzPflVV und A.1.1.1 AKB 2015.³⁵

4. Eignung zum automatisierten oder autonomen Fahren als „weiches Tarifmerkmal“

Im Wettbewerb der Versicherer um Kunden spielen gerade in der Kraftfahrtversicherung sog. „weiche Tarifmerkmale“ eine erhebliche Rolle.³⁶ Der Versicherer gewährt einen Prämiennachlass, wenn und solange bestimmte Umstände aus der Sphäre des Versicherungsnehmers erfüllt sind, etwa eine bestimmte jährliche Fahrleistung nicht überschritten, das Fahrzeug nachts in einer abschließbaren Garage geparkt oder nur vom Versicherungsnehmer selbst gefahren wird.³⁷ Wird dieses Merkmal während der Vertragslaufzeit nicht (mehr) erfüllt, wird etwa das Fahrzeug mehr als vereinbart oder von anderen Personen gefahren oder nicht in der Garage geparkt, oder hat der Versicherungsnehmer bereits bei Vertrags-

³⁰ Vgl. BGHZ 78, 52 (54 f.) = NJW 1980, 2525 (2526).

³¹ Vgl. BGH NJW 2012, 1951 Rn. 7; BGH NJW-RR 1995, 215 (216); BGHZ 78, 52 (53) = NJW 1980, 2525 (2526); BGHZ 75, 45 (48) = NJW 1979, 2408 (2409); HK-VVG/Halbach PflVG § 1 Rn. 10; Feyock/Jacobsen/Lemor/Feyock PflVG § 1 Rn. 9; MüKoVVG/Maier, 410. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Rn. 26.

³² Vgl. BGH NJW 2012, 1951 Rn. 7; BGH NJW-RR 1995, 215 (216); BGHZ 75, 45 (48) = NJW 1979, 2408.

³³ Vgl. BGH NJW-RR 1995, 215 (216); BGHZ 75, 45 (48) = NJW 1979, 2408 (2409).

³⁴ Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 205 f. – In Bezug auf den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen: Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 33; Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge/Stadler, 2015, 87 (88); Albrecht SVR 2005, 373 (374); Franke DAR 2016, 61 (62 f.); BeckOGK/Walter, Stand: 1.12.2018, StVG § 7 Rn. 92.2; Jänich/Schrader/Reck NZV 2015, 313 (315).

³⁵ Vgl. iERG ebenso Gless/Seelmann Intelligente Agenten und das Recht/Armbrüster, 2016, 205 (216); Greger NZV 2018, 1 (5); Singler NZV 2017, 353 (354); in Bezug auf Fahrerassistenzsysteme Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 238–243; Hammel VersR 2016, 281 (282); Notthoff r+s 2019, 496 (498); ferner Vogt NZV 2003, 153 (157); zum schweiz. Recht Lohmann/Rusch HAVE 2015, 349 (352).

³⁶ Eingehend Gebauer NVersZ 2000, 7; Schirmer/Marlow VersR 1997, 782.

³⁷ Zahlreiche Beispiele für solche Merkmale finden sich (nicht abschließend) in Anhang 2 und Anhang 5 der AKB 2015.

schluss unzutreffende Angaben über das Vorliegen des Merkmals gemacht bzw. seine Mitteilungspflichten während der Vertragslaufzeit verletzt, entfällt der Rabatt (s. K.2, K.4.3 und K.4.5 AKB 2015) und wird unter Umständen eine Vertragsstrafe fällig (s. K.4.4 AKB 2015: bei vorsätzlichen Falschangaben und vorsätzlicher Verletzung der Mitteilungspflichten). Der Versicherungsschutz als solcher bleibt aber unberührt. Die dem Versicherer im Falle der Verletzung von vorvertraglichen Anzeigepflichten sowie bei Gefahrerhöhung möglicherweise zustehenden Rechte wie Kündigung, Rücktritt oder Leistungsfreiheit bestehen nicht.³⁸

- 18 Es spricht nichts dagegen, beispielsweise die Nutzung bestimmter im Kraftfahrzeug vorhandener Fahrerassistenzsysteme als weiche Tarifmerkmale zu vereinbaren,³⁹ mit der Folge, dass ihre Deaktivierung (oder unzutreffende Angaben über ihr Vorhandensein bzw. ihre Nutzung) den Prämienrabatt entfallen lässt. Für einen Autopiloten eines automatisierten oder autonomen Kraftfahrzeugs gilt im Grundsatz nichts Anderes. In der Praxis deutlich limitierend wirkt dabei allerdings zum einen das derzeit technisch Mögliche und zum anderen das rechtlich Erlaubte (§§ 1a ff. StVG). Technisch oder/und rechtlich Unmögliches kann kein sinnvolles „weiches Tarifmerkmal“ sein. Und selbst wenn man den Prämienrabatt an die Nutzung des Autopiloten bei bestimmten Verkehrssituationen, etwa dem Einparken oder der Autobahnfahrt, knüpft, werden sich wohl häufig plausible Gründe finden lassen, warum im Einzelfall doch vom Einsatz abgesehen wurde und werden durfte. Insofern bleibt abzuwarten, ob die Versicherungswirtschaft sinnvolle „weiche Tarifmerkmale“ im Zusammenhang mit Fahrerassistenzsystemen im Allgemeinen und der Möglichkeit des vollautomatisierten oder autonomen Fahrens im Speziellen findet.

III. Einschränkungen bzw. Verlust des Versicherungsschutzes

1. Vertraglich vereinbarte Haftungsausschlüsse und Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls

- 19 Inhaltliche Einschränkungen des Versicherungsschutzes durch vertraglich vereinbarte Haftungsausschlüsse oder durch die Vereinbarung von vor Eintritt des Versicherungsfalls bestehenden Obliegenheiten, deren Verletzung zu Nachteilen beim Versicherungsschutz (§ 28 VVG: fristloses Kündigungsrecht, ganz oder teilweise Leistungsfreiheit) führte, sind in der Kfz-Haftpflichtversicherung nur im Rahmen der engen Vorgaben der §§ 4, 5 KfzPflVV möglich.⁴⁰ Speziell auf den Einsatz automatisierter oder autonomer Kraftfahrzeuge zugeschnittene Tatbestände finden sich dort (bislang) nicht, was freilich angesichts des Umstands, dass die Möglichkeit zum automatisierten oder autonomen Fahren im öffentlichen Straßenverkehr erst seit wenigen Jahren als greifbar erscheint, auch nicht verwundert. Probleme könnten sich aber bei der Anwendung der vorhandenen Tatbestände auf die neuen Möglichkeiten des automatisierten oder autonomen Fahrens ergeben.
- 20 **a) Generelle Haftungsausschlüsse für automatisiertes oder autonomes Fahren.** Unproblematisch sind insoweit indes die nach § 4 KfzPflVV zulässigen Haftungsausschlüsse. Danach kann die Haftung der Versicherung für bestimmte Arten von Ersatzansprüchen ausgeschlossen werden, nämlich für solche des Versicherungsnehmers, Halters oder Eigentümers gegen mitversicherte Personen wegen Sach- oder Vermögensschäden (s. § 4 Nr. 1 KfzPflVV), für Ersatzansprüche wegen Schäden am haftpflichtversicherten Fahrzeug (s. § 4 Nr. 2 KfzPflVV) oder an beförderten Sachen (s. § 4 Nr. 3 KfzPflVV), wegen Schäden aus der Teilnahme an einer Motorsportveranstaltung oder Motorsportaktivität (s. § 4 Nr. 4 KfzPflVV), für Vermögensschäden aus der Nichteinhaltung von Liefer- und Beförderungs-

³⁸ Vgl. Stiefel/Maier/Stadler AKB 2015 K. 4 Rn. 7.

³⁹ AA Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 279–281.

⁴⁰ Vgl. HK-VVG/Halbach KfzPflVV § 4 Rn. 1, § 5 Rn. 1; Pröls/Martin/Klimke KfzPflVV § 4 Rn. 1, § 5 Rn. 1.

fristen (s. § 4 Nr. 5 KfzPflVV) sowie für Schäden durch Kernenergie (s. § 4 Nr. 6 KfzPflVV). An die Art der Steuerung des Kraftfahrzeugs knüpft dagegen keiner dieser Tatbestände an. Ein genereller Ausschluss für Schäden, die im Zuge des automatisierten oder autonomen Fahrens entstehen, ist daher unzulässig.⁴¹

b) „Führerscheinklausel“ (§ 5 Abs. 1 Nr. 4 KfzPflVV). Aus dem Katalog der zulässigen 21
Obliegenheiten vor Eintritt des Versicherungsfalls (§ 5 KfzPflVV) bedarf die sog. „Führerscheinklausel“ (§ 5 Abs. 1 Nr. 4 KfzPflVV) eines Blicks. Danach darf die Obliegenheit vereinbart werden, das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Wegen und Plätzen zu benutzen oder benutzen zu lassen, wenn der Fahrer nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat. Die Nutzung des Fahrzeugs durch einen bzw. die Überlassung des Fahrzeugs zur Nutzung an einen nicht über die vorgeschriebene Fahrerlaubnis verfügenden Fahrer wäre dann eine Obliegenheitsverletzung. Die AKB 2015 machen von dieser Möglichkeit für alle Kraftfahrtversicherungen Gebrauch (s. D.1.1.3 AKB 2015).

Dies führt zu der Frage, ob die Überantwortung der Fahraufgabe an einen Autopiloten 22
beim automatisierten oder autonomen Fahren eine Verletzung dieser Obliegenheit ist. Das ist zu verneinen. Mittels der Führerscheinklausel soll sich der Versicherer vor dem Risiko schützen können, „das im allgemeinen besteht, wenn ein Fahrzeug von Personen ohne amtliche Kontrolle der erforderlichen Fahrkenntnisse geführt wird.“⁴² Die Vorschrift ist (wie auch D.1.1.3 AKB 2015) ersichtlich (und entstehungszeitlich notwendigerweise) auf „menschliche Fahrer“ ausgerichtet. Eine (analoge) Anwendung auf den Einsatz eines Autopiloten kommt nicht in Betracht. Zwar mag eine gewisse funktionale Parallelität des Autopiloten zu einem menschlichen Fahrer bestehen; beiden obliegt die selbständige Bewältigung der Fahraufgabe. Wertungsmäßig vergleichbar sind beide Konstellationen indes nicht. Es geht hier ausschließlich um technische Risiken. Diese mittels der Führerscheinklausel in den Versicherungsvertrag zu ziehen, überschreite die Grenzen der Rechtsanwendung. Davon abgesehen gibt es auch schon keine einer Fahrerlaubnis vergleichbare allgemeine „Fahrfähigkeitsbescheinigung“ für technische Systeme, an die die Obliegenheit anknüpfen könnte.

Die Führerscheinklausel hat schließlich auch in Bezug auf die beim autonomen Fahren 23
notwendige Technische Aufsicht (s. § 1f Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVG) keine Bedeutung. Zwar muss die als Technische Aufsicht eingesetzte (natürliche) Person über eine Fahrerlaubnis der für das beaufsichtigte Fahrzeug notwendigen Klasse verfügen, um für die Wahrnehmung der Aufgaben einer Technischen Aufsicht (§ 1f Abs. 2 StVG) geeignet zu sein (§ 14 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 AFGBV⁴³). Die Führerscheinklausel findet aber schon deshalb keine Anwendung, weil die Technische Aufsicht nicht Fahrerin des von ihr betreuten Fahrzeugs ist (→ Rn. 8). Wiederum verbietet es sich, die mit einer ganz anderen Zielsetzung etablierte Führerscheinklausel mit sonstigen Obliegenheiten, Pflichten oder Betriebsvoraussetzungen des autonomen Fahrens aufzuladen.

c) Obliegenheit zur Nutzung bzw. Nichtnutzung eines Autopiloten. Da in § 5 Kfz- 24
PflVV nicht vorgesehen, kann bei der Kfz-Haftpflichtversicherung (anders bei der Kasko-Versicherung, → Rn. 58) weder die Nutzung noch die Nichtnutzung des Autopiloten beim Gebrauch eines damit ausgestatteten Kraftfahrzeugs vertraglich zur Obliegenheit gemacht werden.⁴⁴ In Betracht kommt allerdings, die Nutzung (bzw. Nichtnutzung) des Autopiloten als sog. „weiches Tarifmerkmal“ zu vereinbaren (→ Rn. 17).

⁴¹ Vgl. Notthoff r+s 2019, 496 (498); ebenso in Bezug auf Fahrerassistenzsysteme Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 243; Hammel VersR 2016, 281 (282).

⁴² BGH NJW 1969, 371 (372).

⁴³ Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und-Betriebs-Verordnung – AFGBV) v. 24.6.2022, BGBl. I 986.

⁴⁴ Vgl. Singler NZV 2017, 353 (354); Notthoff r+s 2019, 496 (498); ebenso in Bezug auf Fahrerassistenzsysteme Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 244.

25 **d) Obliegenheit zur fortlaufenden technischen Aktualisierung des Systems.** Die hohe Komplexität automatisiert oder autonom fahrender Kraftfahrzeuge und die fortschreitende Entwicklung dieser Systeme lassen erwarten, dass im Laufe der Lebensdauer eines zum automatisierten oder autonomen Fahren geeigneten Fahrzeugs regelmäßig zumindest Softwareupdates, möglicherweise auch Anpassungen der Hardware notwendig sein werden. Dies mag einerseits zum Zwecke der Implementierung neuer Funktionen dienen, andererseits aber auch, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit des ursprünglich verbauten Systems zu erhöhen, indem etwa erkannte Schwächen oder Mängel abgestellt oder Funktionen verbessert werden. Soweit Updates der Sicherheit und Zuverlässigkeit des Systems dienen, stellt sich die Frage, ob der Versicherer es dem Versicherungsnehmer oder mitversicherten Personen zur Obliegenheit machen kann, diese Updates am Fahrzeug vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Da § 5 KfzPflVV weder eine Obliegenheit, das Fahrzeug laufend an den Stand der Technik anzupassen, noch allgemein eine Obliegenheit, das Fahrzeug in einem verkehrssicheren Zustand zu halten, kennt, ist die Vereinbarung einer darauf abzielenden Obliegenheit nicht möglich. Allerdings kann die Benutzung eines nicht (mehr) verkehrstüchtigen Fahrzeugs eine Gefahrerhöhung iSd § 23 VVG sein und darüber Einfluss auf den Versicherungsschutz haben (→ Rn. 39).

2. Vorvertragliche Anzeigebliedenheiten

- 26 Der Versicherungsnehmer, dh bei der Kfz-Haftpflichtversicherung iSd § 1 PflVG der Halter des Kraftfahrzeugs, hat dem Versicherer vor Abschluss des Versicherungsvertrages die ihm bekannten Gefahrumstände, die für den Entschluss des Versicherers, den Vertrag mit dem vereinbarten Inhalt zu schließen, erheblich sind und nach denen der Versicherer in Textform gefragt hat, anzuzeigen (§ 19 Abs. 1 VVG). Der Versicherer soll dadurch in die Lage versetzt werden, das zu übernehmende Risiko richtig einzuschätzen, um entscheiden zu können, ob und zu welchen Bedingungen (Risikoausschlüsse, Versicherungssumme, Versicherungsprämie etc) er das Risiko in Deckung nehmen möchte.⁴⁵
- 27 Eine Verletzung dieser vorvertraglichen Anzeigebliedenheit berechtigt den Versicherer – je nach dem Grad des „Verschuldens“ des Versicherungsnehmers bezüglich dieser Obliegenheitsverletzung – zum Rücktritt vom Vertrag (§ 19 Abs. 2 VVG) bzw. zu dessen Kündigung (§ 19 Abs. 3 VVG). Das Rücktrittsrecht bei nur grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung sowie das Kündigungsrecht sind ausgeschlossen, wenn der Versicherer den Vertrag auch bei Kenntnis der Umstände geschlossen hätte, wenn auch ggf. zu anderen Bedingungen (§ 19 Abs. 4 S. 1 VVG); diese Bedingungen werden dann grundsätzlich rückwirkend, nur im Falle nicht zu vertretender Obliegenheitsverletzung ab der laufenden Versicherungsperiode Vertragsbestandteil (§ 19 Abs. 4 S. 2 VVG).
- 28 Im hier behandelten Kontext ergibt sich daher die Frage, ob die Fähigkeit des in der Kfz-Haftpflichtversicherung zu versichernden Fahrzeugs zum automatisierten oder autonomen Fahren ein für die Entscheidung des Versicherers über den Abschluss oder den Inhalt des Versicherungsvertrages erheblicher Gefahrumstand iSd § 19 VVG ist, und welche Konsequenzen eine unzutreffende Angabe des Versicherungsnehmers auf eine entsprechende Frage des Versicherers hat.
- 29 Gefahrerheblich sind Umstände, die geeignet sind, den Entschluss des Versicherers, den Vertrag überhaupt oder zu dem vereinbarten Inhalt abzuschließen, zu beeinflussen.⁴⁶ Maßgeblich ist dabei im Ausgangspunkt die Sicht des konkreten Versicherers unter Berücksichtigung seiner Annahmepaxis.⁴⁷ Dass er nach einem konkreten Umstand fragt, indiziert dessen subjektive Gefahrerheblichkeit.⁴⁸ Im Interesse des Versicherten muss diese subjektive

⁴⁵ Prölss/Martin/Armbrüster VVG § 19 Rn. 1; MüKoVVG/Wandt VVG Vor § 28 Rn. 26.

⁴⁶ BGH NJW-RR 2007, 979 Rn. 17; BGH NJW-RR 2001, 234 (beide zu § 16 VVG aF); Prölss/Martin/Armbrüster VVG § 19 Rn. 2; Langheid/Rixecker/Langheid VVG § 19 Rn. 28.

⁴⁷ Langheid/Rixecker/Langheid VVG § 19 Rn. 28; Wandt Versicherungsrecht Rn. 823.

⁴⁸ BT-Drs. 16/3945, 64; Wandt Versicherungsrecht Rn. 823.

Beurteilung jedoch einer normativen, die objektive Gefahrerheblichkeit des Umstands berücksichtigenden Wertung standhalten.⁴⁹

Soweit die Frage des Versicherers nach dem Vorhandensein eines Autopiloten darauf abzielt, Haftpflichtversicherungsschutz generell zu verweigern oder bestimmte Risikoabschlüsse zu vereinbaren, ist zu bedenken, dass dies wegen § 5 Abs. 2 PflVG und § 4 Kfz-PflVV keine legitimen Handlungsoptionen des Versicherers sind (→ Rn. 19 ff.). Der Gefahrumstand „Vorhandensein eines Autopiloten“ wäre dementsprechend normativ nicht erheblich iSd § 19 Abs. 1 VVG und eine unzutreffende Beantwortung einer darauf abzielenden Frage des Versicherers durch den Versicherungsnehmer insoweit bedeutungslos.⁵⁰ Unzutreffende Angaben können deshalb nur im Kontext „weicher Tarifmerkmale“ Bedeutung erlangen (→ Rn. 17 f.). Anderes gilt bei der Kaskoversicherung (→ Rn. 59).

3. Vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles (§ 103 VVG)

Der Kfz-Haftpflichtversicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich und widerrechtlich den bei dem Dritten eingetretenen Schaden herbeiführt hat (§ 103 VVG). Spezifika hinsichtlich des Verhaltens des Versicherungsnehmers im Zusammenhang mit automatisiert oder autonom fahrenden Kraftfahrzeugen gegenüber herkömmlichen Kraftfahrzeugen sind dabei bislang nicht erkennbar. Selbst „blindes Vertrauen“ auf die Funktionsfähigkeit des – tatsächlich nicht ordnungsgemäß funktionierenden – Autopiloten dürfte in aller Regel nur als grobe Fahrlässigkeit zu werten sein,⁵¹ denn der für § 103 VVG notwendige Vorsatz muss sich nicht nur auf die schadensursächliche Handlung, sondern auch auf den eingetretenen Schaden beziehen.⁵² Grobe Fahrlässigkeit bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles genügt bei der Haftpflichtversicherung aber, anders als etwa bei der Kaskoversicherung (§ 81 VVG, s. → Rn. 60 ff.), gerade nicht. Die Nutzung eines nicht verkehrssicheren Fahrzeugs kann aber als Gefahrerhöhung Auswirkungen auf den Versicherungsschutz zeitigen (→ Rn. 39).

Der Versicherungsnehmer muss sich auch bei § 103 VVG das Verhalten sog. „Repräsentanten“, dh Dritter, die befugt sind, in einem nicht ganz unerheblichen Umfang selbständig für ihn zu handeln und dabei seine Rechte und Pflichten wahrzunehmen,⁵³ zurechnen lassen.⁵⁴ Das in einem Schadensfall mündende „Fehlverhalten“ eines Autopiloten selbst kann zwar kein vorsätzliches Herbeiführen eines Versicherungsfalles darstellen, denn das Fahrsystem kann mangels Bewusstseins keinen solchen Vorsatz entwickeln. Zu erwägen ist aber, ob diesbezüglich auf hinter dem System stehende Personen abzustellen ist. Zu denken wäre hierbei zunächst an den Hersteller des Fahrsystems. Hier wird es jedoch selbst bei größten Fehlern im Entwicklungs- oder Herstellungsprozess jedenfalls am Vorsatz zur Herbeiführung eines Versicherungsfalles fehlen. Konsequenzen könnten im Falle grob fahrlässigen Verhaltens wegen § 81 Abs. 2 VVG allerdings bei der Kaskoversicherung drohen (→ Rn. 60). Entsprechendes gilt für Fehler der Technischen Aufsicht (§ 1d Abs. 3 StVG) während des Betriebs des autonomen Fahrzeugs. Eher kommt dagegen in Betracht, dass ein außenstehender Dritter widerrechtlich auf das Fahrsystem einwirkt, um dadurch gezielt einen Unfall zu verursachen (→ Rn. 7). Einem solchen Dritten hat der Versicherungsnehmer aber gerade nicht die Kontrolle über sein Fahrzeug und über die Rechte

⁴⁹ Wandt, Versicherungsrecht Rn. 823; s. a. BT-Drs. 16/3945, 64.

⁵⁰ In Bezug auf Fahrerassistenzsysteme iErg ebenso Hammel, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, 285 (285 f.); Hammel VersR 2016, 281 (286); aA Singler NZV 2017, 353 (354); Nothoff r+s 2019, 496 (499).

⁵¹ Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge/Stadler, 2015, 87 (90 f.).

⁵² BGH NJW-RR 1998, 1321 (1322) (zu § 152 VVG aF); OLG Nürnberg r+s 2015, 542 (543); OLG Karlsruhe, NJW-RR 2014, 1125 (1126); HK-VVG/Schimikowski VVG § 103 Rn. 3; Wandt Versicherungsrecht Rn. 865 Fn. 209.

⁵³ S. BGH NJW 1996, 2935; BGHZ 122, 250 (252 f.) = NJW 1993, 1862 (1864).

⁵⁴ Näher MüKoVVG/Littbarski VVG § 103 Rn. 64 ff.

und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag überlassen; dieser ist deshalb nicht Repräsentant des Versicherungsnehmers.

4. Gefahrerhöhung

- 33 **a) Grundlagen.** Um die im Versicherungsvertrag ausgehandelte Balance zwischen versichertem Risiko und Prämie zu wahren bzw. den Vertrag anpassen – notfalls auch beenden – zu können, wenn dieses Gleichgewicht gestört ist,⁵⁵ darf der Versicherungsnehmer nach Abgabe seiner Vertragserklärung ohne Einwilligung des Versicherers keine Gefahrerhöhung vornehmen oder vornehmen lassen (§ 23 Abs. 1 VVG) und muss jede später erkannte Gefahrerhöhung dem Versicherer unverzüglich anzeigen (§ 23 Abs. 2 und 3 VVG).
- 34 Eine schuldhaft e Verletzung dieser Obliegenheiten⁵⁶ eröffnet dem Versicherer das Recht zur Kündigung des Vertrages (§ 24 VVG), alternativ zur Erhöhung der Prämien bzw. zum Ausschluss des erhöhten Risikos (§ 25 Abs. 1 VVG), und er wird unter bestimmten Umständen ganz oder teilweise von seiner Leistungspflicht frei (§ 26 VVG).⁵⁷ Unabhängig davon kann der Versicherer im Falle einer relevanten Gefahrerhöhung generell mit einer Frist von einem Monat kündigen (§ 24 Abs. 2 VVG) oder den Vertrag anpassen (§ 25 VVG), ohne dass es insoweit auf ein Verschulden oder auch nur die Kenntnis des Versicherungsnehmers in Bezug auf die Gefahrerhöhung ankäme; es genügt, dass die Gefahrerhöhung ihrem objektiven Tatbestand nach vorliegt.⁵⁸ Der Versicherungsschutz bleibt bei nur objektiv vorliegender Gefahrerhöhung allerdings bis zum Ablauf der Kündigungsfrist bestehen.⁵⁹
- 35 Eine Gefahrerhöhung liegt vor, wenn nachträglich eine Gefahrenlage eingetreten ist, bei der der Versicherer den in Rede stehenden Versicherungsvertrag nicht oder nicht zu den vereinbarten Bedingungen, insbesondere nicht zu der vereinbarten Prämie abgeschlossen hätte.⁶⁰ Es kommt dabei nicht auf einzelne Gefahrumstände an, sondern darauf, wie sich die Gefahrenlage im Ganzen entwickelt hat.⁶¹ Dementsprechend liegt keine relevante Gefahrerhöhung vor, wenn die Veränderung eines Umstands die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts erhöht, zugleich aber die Veränderung eines anderen Umstands diese Wahrscheinlichkeit wieder vermindert, so dass im Ergebnis keine nennenswerte Erhöhung der Wahrscheinlichkeit eines Schadensfalles eintritt (sog. „Gefahrkompensation“).⁶² Der neue Zustand erhöhter Gefahr muss außerdem mindestens von einer solchen Dauer sein, dass er die Grundlage eines neuen natürlichen Gefahrenablaufs bilden kann und so den Eintritt des Versicherungsfalles zu fördern geeignet ist.⁶³ Die Gefahrerhöhung muss einen gewissen Dauerzustand erreichen.⁶⁴
- 36 **b) Nichtnutzung bzw. Deaktivierung des Autopiloten.** Unter der Prämisse, dass die Nutzung des Autopiloten zu einer Verringerung des Unfallrisikos führt, könnte die Nichtnutzung bzw. Deaktivierung desselben eine nach § 23 Abs. 1 VVG unzulässige sowie nach § 23 Abs. 2, 3 VVG anzeigepflichtige Gefahrerhöhung sein.⁶⁵ Wäre dem so, würde über

⁵⁵ BGH VersR 2010, 944 Rn. 3.

⁵⁶ S. MüKoVVG/Reusch VVG § 23 Rn. 58, 103.

⁵⁷ Bei der Kfz-Haftpflichtversicherung ist die Leistungsfreiheit des Versicherers gegenüber dem Versicherungsnehmer und den mitversicherten Personen auf höchstens je 5.000 EUR begrenzt (§ 5 Abs. 3 S. 1 Kfz-PfVV). Vollständige Leistungsfreiheit kann nur gegenüber einem Fahrer eintreten, der das Fahrzeug durch eine strafbare Handlung erlangt hat (§ 5 Abs. 3 S. 2 KfzPfVV).

⁵⁸ MüKoVVG/Reusch VVG § 24 Rn. 16; Wandt, Versicherungsrecht Rn. 875 f., 883 Fn. 244; im Detail str.

⁵⁹ MüKoVVG/Reusch VVG § 24 Rn. 18.

⁶⁰ Vgl. BGH NJW-RR 2012, 1385 Rn. 11; BGH NJW-RR 2004, 1476 (1477).

⁶¹ BGH NJW-RR 2012, 1385 Rn. 11; BGH NJW-RR 2004, 1476 (1477).

⁶² BGH NJW-RR 2012, 1385 Rn. 12; Wandt Versicherungsrecht Rn. 866.

⁶³ BGH NJW 2015, 631 Rn. 17; BGHZ 186, 42 Rn. 16 = NJW 2010, 3450; BGH NJW-RR 2004, 1476 (1478).

⁶⁴ BGH NJW 2015, 631 Rn. 17; BGHZ 186, 42 Rn. 16 = NJW 2010, 3450; BGH NJW-RR 1999, 900.

⁶⁵ In Bezug auf Fahrerassistenzsysteme für die gezielte, weder vom Fahrzeugzustand noch vom Verkehrsgeschehen gebotene Deaktivierung eines der Sicherheit dienenden Systems bejahend Vogt NZV 2003, 153