



Automatisiertes/Autonomes Fahren

Versicherungsrechtliche Herausforderungen

Maria Althuber-Griesmayr

Ausgangspunkt - 2025

Autonomes Fahren ab 2035?

Quelle (BMIMI):

[Ab wann könnte autonomes Fahren möglich sein?](#)

Regierungsprogramm 2025

„Klare rechtliche Basis für den langfristigen Regelbetrieb von autonomen Fahrzeugen schaffen und Österreich als Vorreiter in Europa positionieren.“

Betroffenheit

Assistiertes / Automatisiertes / Autonomes Fahren

- geht nicht nur den Hersteller / Produzenten an
- geht nicht nur den Käufer / Fahrer an

**Assistiertes / Automatisiertes / Autonomes Fahren
ist vielmehr Thema des öffentlichen Straßenverkehrs und damit der Gesellschaft.**

Umstände, die die gesellschaftliche Akzeptanz erhöhen können

- Ausmaß an Verkehrssicherheit
- Ausmaß an Rechtssicherheit
- Vertrauen in die Technik (technologische Entwicklungen)
- Risikoabsicherung

Hoffnung

Assistiertes / Automatisiertes / Autonomes Fahren

→ optimiert den Verkehrsfluss (weniger Staus)

→ reduziert die menschlichen Fehlerquoten.

**Assistiertes / Automatisiertes / Autonomes Fahren
kann zu einem erheblichen Rückgang von Verkehrsunfällen führen.**

Sonstige positive (gesellschaftliche) Aspekte

Assistiertes / Automatisiertes / Autonomes Fahren

- erhöht (womöglich) die Produktivität
- erleichtert insgesamt die Mobilität (Alter, sonstige Einschränkungen)
- optimiert die Verkehrseffizienz
- reduziert den Energieverbrauch und Emissionen
- verwirklicht moderne Mobilitätskonzepte.



Stufen des autonomen Fahrens (SAE J3016)

Level 0 – Keine Automatisierung bzw. elektronische Unterstützung

Der Fahrer steuert das Fahrzeug vollständig. Systeme wie ABS oder Warnungen können existieren, greifen aber nicht aktiv ein.

Level 1 – Fahrerassistenz / Assistiertes Fahren mit elektronischer Unterstützung

Unterstützt eine Fahrfunktion (z.B. adaptive Geschwindigkeitsregelung oder Spurhalteassistent). Der Fahrer bleibt vollständig verantwortlich.

Level 2 – Teilautomatisierung mit zusätzlicher elektronischer Unterstützung

Steuert Lenkung und Beschleunigung/Bremsen gleichzeitig. Der Fahrer muss überwachen und eingreifen können.

Level 3 – Hoch-Automatisierung

Das System übernimmt alle Fahraufgaben in bestimmten Szenarien, der Fahrer muss auf Abruf verfügbar bleiben.

Level 4 – Voll-Automatisierung

Das Fahrzeug fährt in definierten Bereichen selbstständig. Kein Eingreifen nötig, solange es im vorgesehenen Bereich bleibt.

Level 5 – Autonomer Modus

Das Fahrzeug fährt überall und jederzeit vollkommen vollständig ohne Fahrer oder Bedienelemente (z.B. Pedale, Lenkrad). Derzeit nur Vision, nicht kommerziell verfügbar.

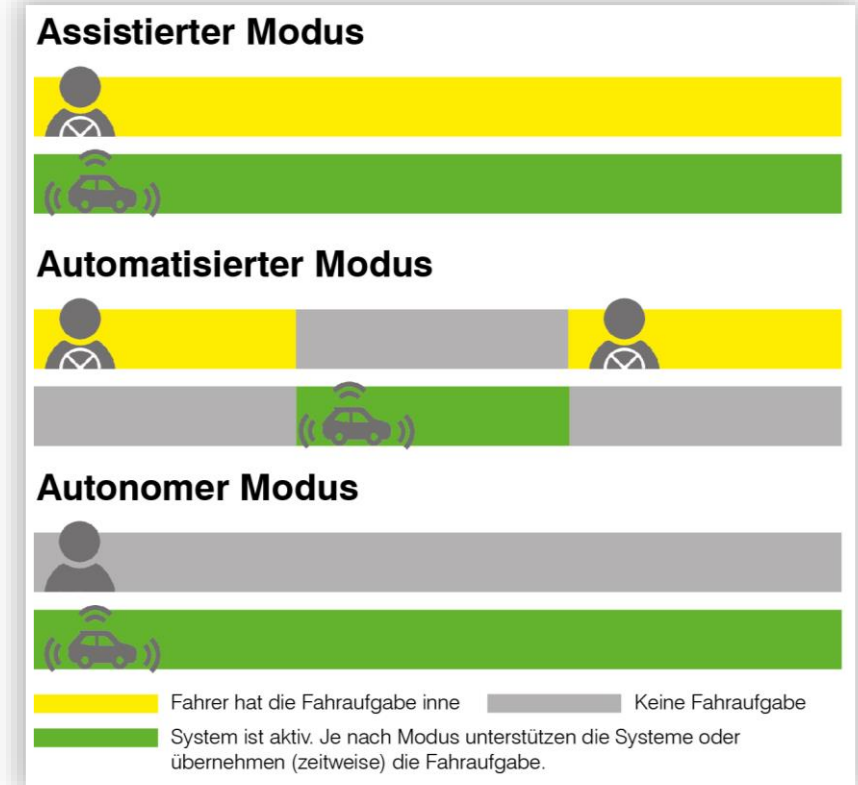
Neue Herausforderungen

- Komplexität der autonomen Fahrzeuge
- Zusammenspiel (bzw. die Kooperation) von Mensch und Technik als neue Herausforderungen im Straßenverkehr
- veränderte Anforderungen an den Menschen, die neues Wissen und besondere Aufmerksamkeit erfordern

Risikofaktoren Level 2

Risikofaktoren Automatisierungsstufe 2:

- ⚠ Verlust von Routine
- ⚠ Übermäßige Anforderungen
- ⚠ Verringerung der Vigilanz / ermüdende Dauerüberwachung
- ⚠ Mangelndes Situationsbewusstsein
- ⚠ Übervertrauen oder Missbrauch der Systeme



Copyright: BAST

Neue Herausforderungen

- Veränderungen im Unfallgeschehen
- Wechsel in den Verantwortlichkeiten bzw. neuer Blick darauf
- Mischverkehr / Nebeneinander von unterschiedlichen Automatisierungsstufen / Car to Car Communication (Standards)
- Ländergrenzen / Harmonisierung
- Verteilung der Risikoträger / Verschiebung zwischen den Sparten bzw. Produkten
- Ethische Fragestellungen
- Straße als „sozialer Raum“

Beitrag der Versicherungswirtschaft

- Versicherer begleiten die Entwicklung zum autonomen Fahren seit Anbeginn konstruktiv
- Versicherer beobachten die Entwicklungen und analysieren die Herausforderungen
- Technische Details sind dabei nicht im vorrangigen Interesse
- Entscheidend ist vielmehr
 - Rechtssicherheit: v.a. Im Haftungs-, Kraftfahrrecht
 - Verkehrssicherheit
- „Technikneutralität“ – Kfz-HP ist grundsätzlich „zukunftsfit“

Verkehrsrechtliche Perspektive

Kraffahrgesetz

- Fahrzeugbegriff

§ 2 Z 1 KFG: **Krafffahrzeug ist** ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird

§ 1d Abs 1 dStVG definiert ein Kfz mit autonomer Fahrfunktion als ein Kfz, das „die Fahraufgaben ohne eine fahrzeugführende Person selbständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann und über eine [spezifische] technische Ausrüstung [...] verfügt“

- Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers (§ 102 Abs 3a und 3b KFG)
Überwachungs- und (sofortige) Eingriffspflicht
- Versicherungspflicht (§ 59 KFG)

Verkehrsrechtliche Perspektive

Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr

- Art 8 und Art 13 Wr. Übereinkommen über den Straßenverkehr
 - erlaubt Unterstützung durch Assistenzsysteme (auch Stufe 3-4)
 - Kontrolle/ Beherrschung durch menschlichen Fahrzeugführer
 - erlaubt wohl den Einsatz gänzlich autonomer Fahrzeuge nicht

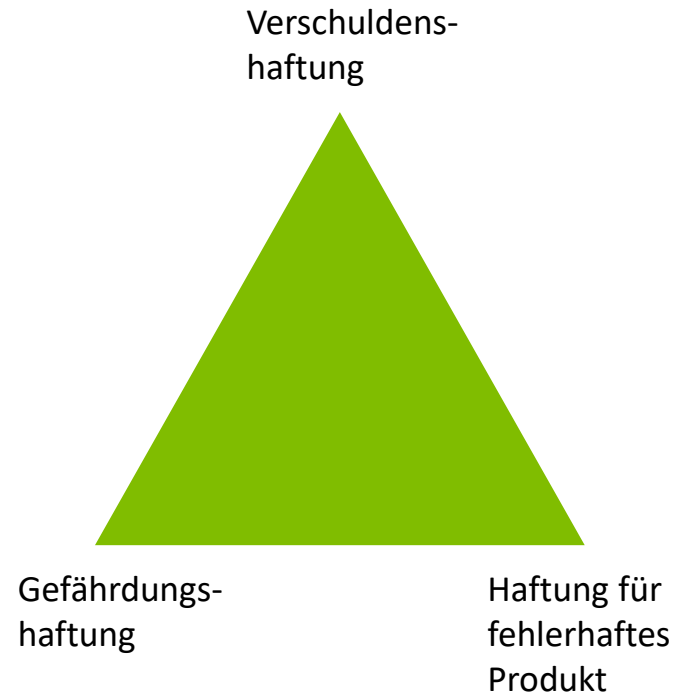
AutomatFahrV

- Normiert die Voraussetzungen für das Testen automatisierter Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr (Testsysteme)
- Rechtliche Grundlage für genehmigte und in Serie befindliche Fahrassistenzsystemen Einparkhilfe und den Autobahnassistenten mit automatischer Spurhaltung (serienreife Systeme)

Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Wahrnehmungspflicht § 11 Abs 1 StVO

Haftungsperspektive



Haftungsrechtliche Aspekte

→ **Verschuldenshaftung des Lenkers** des Fahrzeugs

→ **(Verschuldensunabhängige) Gefährdungshaftung** des Halters (EKHG) – bloßer Betrieb des Kfz

- § 1 EKHG: Halter haftet für Schäden an Sachen und Personen, die durch einen Unfall beim Betrieb des Kfz verursacht werden.

- EKHG - Haftungshöchstgrenzen

→ **Haftung für fehlerhaftes Produkt** – PHG (Gefährdungshaftung des Herstellers oder Importeurs)

- Ausmaß als Thema

- Regresse des KH-Versicherers

Europäische Impulse

Produkthaftungsrichtlinie 2024

- Software und KI-basierte Produkte ausdrücklich erfasst:
bspw in Kfz eingebaute Systeme, die Daten erfassen
- Haftung für Schäden aufgrund (fehlender/unzureichender) Softwareupdates
- Nichteinhaltung sicherheitsrelevanter Cybersicherheitsanforderungen begründen die Fehlerhaftigkeit eines Produkts
- KI-basierte Lern- und Weiterentwicklungsfehlern nach Inbetriebnahme, vorhersehbare Kombinationsrisiken mehrerer Produkte

AI Act

- Risikobasierter Ansatz für die Bereitstellung und Nutzung von KI-Systemen
- KI-Systeme, die in einem KFZ autonomes Fahren ermöglichen sind gemäß Annex I des AI Acts (Z 19: Typengenehmigungsverordnung) als Hochrisiko-KI-Systeme einzustufen
- Konsequenz:
Prüfung und Bewertung des KI-Systems vor Inbetriebnahme,
Grundrechtfolgenabschätzung, Implementierung Risikomanagementsystem, Mindeststandards für Datensätze, menschliche Aufsicht,...

Vertragsperspektive

Kfz-Haftpflichtversicherung

- Versicherungspflicht nach § 59 KFG
- Halter und berechtigter Lenker
- KHVG und §§ 158b ff VersVG weitgehend zwingende inhaltliche Ausgestaltung zu Gunsten des Geschädigten
- abschließend normierte Risikoausschlüsse

Kfz-Kaskoversicherung

- Sacherhaltungsinteresse
- AKKB 2015
 - Elementar-Kasko
 - Kollisions-Kasko
- Weit größerer vertraglicher Gestaltungsspielraum (Risikoumschreibung; Ausschlüsse)

Obliegenheiten / Gefahrerhöhung

Vertraglich vereinbarte primäre Obliegenheiten:

- § 5 KHVG (taxative Aufzählung)
- in der Kasko-Versicherung weitestgehend frei vereinbar
- Benützungsobliegenheit

Vorvertragliche Anzeigepflichtverletzung:

- § 16 VersVG
- Exkurs: Tarifierung
- Verschweigen von abgefragten Fahrassistenzsystemen (Quelle: Weichbold)
- Wahrheitswidrige Angabe von (nicht vorhandenen) Fahrassistenzsystemen (Quelle: Weichbold)

Gefahrerhöhende Umstände (Quelle: Weichbold):

- §§ 23ff VersvG
- Weiterverwendung von fehlerhaften Fahrassistenzsystemen
- Nichtverwendung intakter Fahrassistenzsysteme (Deaktivierung)

Sekundäre Obliegenheiten (Obliegenheiten nach Eintritt des Versicherungsfalls)

Relevanz des Zugangs zu Fahrzeugdaten

- **Fehlen eines sektorspezifischen Vorschlags**
- **Data Act**
 - Erfasst Daten, die durch die Verwendung von vernetzten Produkten und damit verbundenen Diensten erzeugt werden, insb IoT-Daten (vernetzte Kfz), virtuelle Assistenten
 - Auf Antrag eines Nutzers: Bereitstellung der durch Nutzung generierten Daten an einen Dritten durch den Dateninhaber
 - Dateninhaber erhält angemessene Kompensation
 - Seit September den DA begleitend: nicht rechtsverbindliche Guidance der EU-Kommission zu Fahrzeugdaten
- **Zugang Fahrzeugdaten für nachhaltige Verkehrswert essenziell:**
 - Förderung umweltfreundliches Fahrverhalten
 - innovative Echtzeitdienste (zB Diebstahlmeldung)
 - effiziente Anpassung von Versicherungsprodukten an vernetztes und autonomes Fahren

Schadenaufwand

Quelle: Studie des GDV 2021 „Auswirkungen auf den Schadenaufwand bis 2040, Automatisiertes Fahren“

- „Assistenzsysteme haben auf viele Schäden keinen Einfluss.“
- „Die neue Technik verhindert in der Praxis weniger Schäden als in der Theorie.“
- „Die Systeme verbreiten sich langsam.“
- „Zusätzliche Technik macht Reparaturen teurer.“
- „Der Fahrzeugbestand wächst weiter.“

Abschluss

- Reduktion der Verschuldenshaftung – bis hin zum Entfall der Lenkerverantwortlichkeit
 - Zunahme der Bedeutung der Haftung nach dem PHG und dem EKHG ?
- Inwiefern erlauben Normen den Einsatz von autonomen / assistierenden Systemen und unter welchen Voraussetzungen (Stichwort: Zulassung, Haltereigenschaft)?
- Bedarf es eines eigenen neuen Regelwerks oder nur stellenweise (schrittweise) Anpassungen?
- Aspekt der Harmonisierung auf europäischer / internationaler Ebene
- Vernetzung - Datenzugang



Vielen Dank!

www.vvo.at
www.vvo-newsroom.at