



Schwerpunktthema: Medien und soziale Netzwerke

WANTED! BITTE DIESES BILD TEILEN

Grund und Grenzen der Öffentlichkeitsfahndung im Internet

Hao-Hao Wu

WEM GEHÖRT DAS FACEBOOK-KONTO?

Digitaler Nachlass und das IPR

Bernhard Brechmann

Gastbeitrag:

SCHMÄHKRITIK

Eva-Maria Spangler

Reihe: Innovation und Recht

INDUSTRIE 4.0

Zwischen Selbstregulierung und staatlicher Intervention

Lukas Hufeld

NUTZUNG IN (ENGEN) GRENZEN?

Der neue Rechtsrahmen für den Betrieb ziviler Drohnen

Sebastian Mayr

AUTONOMES FAHREN - WER HAFTET?

Die zukünftige Rolle der Hersteller bei Unfällen mit autonomen Fahrsystemen

Benedikt Xylander

Autonomes Fahren – Wer haftet?

Die zukünftige Rolle der Hersteller bei Unfällen
mit autonomen Fahrsystemen

Benedikt Xylander

Autonome Fahrsysteme spielen für den zukünftigen Verkehr eine Schlüsselrolle, werfen dabei allerdings komplexe rechtliche Fragen auf. Der vorliegende Beitrag wird sich dem Thema aus haftungsrechtlicher Sicht nähern und dabei insbesondere die Verantwortung der Hersteller kritisch beleuchten.

I. Einleitung

1. Problemaufriss

Digitalisierung und Automatisierung des Straßenverkehrs verändern unsere Welt. Bis vor Kurzem noch wurde uns gesagt, wir sollten bei Fremden nicht ins Auto steigen und uns nicht mit Unbekannten aus dem Internet treffen. Jetzt rufen wir über das Internet Fremde herbei, genau um zu ihnen ins Auto zu steigen – künftig vielleicht sogar ohne dass ein Fahrer darin sitzt.

Auch auf der Agenda des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur steht das automatisierte Fahren neben der PKW-Maut ganz oben.¹ Deutschland solle seine globale Führungsrolle² im Bereich der Digitalisierung des Straßenverkehrs verteidigen. Die voranschreitende Automatisierung solle gefördert werden, denn sie steigere Verkehrssicherheit und Verkehrseffizienz, verringere mobilitätsbedingte Emissionen und stärke den Wirtschaftsstandort Deutschland.³ Diese Forderung ist begrüßenswert, denn es werden einhellig positive Effekte von Digitalisierung und Automatisierung erwartet.⁴ Die Straßen werden entlastet⁵ und die Zahl der Verkehrstoten nimmt trotz steigendem Fahrzeugbestand⁶ seit Jahrzehnten ab⁷, was sich unter anderem auf immer fortschrittlichere Fahrerassistenzsysteme zurückführen lässt.⁸

Diese Veränderungen werfen aber eine Reihe von Fragen auf, insbesondere nach der Haftung der vielen miteinander vernetzten Beteiligten. Potentiell für Schäden ver-

Der Autor ist Jurist (Univ.) und promoviert an der FU Berlin zu einem haftungsrechtlichen Thema.

- 1 König, NZV 2017, 249; Die Bundesregierung, Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/broschuere-strategie-automatisiertes-vernetztes-fahren.pdf?__blob=publicationFile (Stand: 01.09.2017), S. 3 f., S. 12 f.
- 2 Die meisten der entscheidenden Patente im Bereich automatisiertes Fahren liegen nicht bei Google, Apple und Co. sondern verteilen sich auf deutsche und japanische Unternehmen: *Fromm*, Apple, Tesla und Google, die Helden des autonomen Fahrens?, Süddeutsche Zeitung, <http://www.sueddeutsche.de/auto/autonomes-fahren-ungeahnter-vorsprung-1.3167258> (Stand: 01.09.2017).
- 3 Die Bundesregierung (Fn. 1), S. 10 ff.
- 4 König, NZV 2017, 249; *Hammel*, Haftung und Versicherung bei Personenkraftwagen mit Fahrerassistenzsystemen, 2016, S. 1.
- 5 *B. Wagner*, Technik autonomer Fahrzeuge – Eine Einführung, in: *Oppermann/Stender-Vorwachs* (Hrsg.), *Autonomes Fahren*, 2017, S. 26 f.
- 6 Kraftfahrtbundesamt, Bestand an Fahrzeugen von 1960 bis 2017, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/b_fzkl_zeitreihe.html (Stand: 01.09.2017).
- 7 Statistisches Bundesamt, Durch Straßenverkehrsunfälle Getötete von 1950 bis 2016, https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/_Strassenverkehrsunfaelle.html (Stand: 01.09.2017).
- 8 *Jourdan/Matschi*, NZV 2015, 26.

antwortlich sind unter anderem Fahrer, Halter, Hersteller, Zulieferer, Werkstatt, Betreiber der verkehrstechnischen Infrastruktur und Kommunikationsnetzbetreiber.⁹ Es wird zukünftig der sprichwörtlichen Suche nach der Nadel im Heuhaufen gleichen, einen der Beteiligten aus diesem Geflecht als den für einen Schaden Verantwortlichen zu identifizieren.

Dieser Aufsatz nimmt die Herstellerhaftung in den Blick, die im Automobilbereich bislang nur eine sehr geringe Bedeutung hat. Zunächst wird die Rolle der Hersteller nach der aktuellen Rechtslage beleuchtet (II.), um anschließend der Frage nachzugehen, welche Verbesserungsmöglichkeiten in Betracht kommen (III.). Dabei wird insbesondere auf die Möglichkeit einer Ersetzung der Haftung durch einen Entschädigungsfonds eingegangen (III.3.). Im Vordergrund steht jeweils das Problem der Beweisbarkeit bzw. des hohen Aufwandes, den die Sachverhaltsaufklärung bei fortschreitender Automatisierung erfordert. Dabei sollte die Verantwortung der Hersteller einerseits nicht überstrapaziert werden, um die Haftung nicht zum *Gatekeeper* einer eigentlich erwünschten Technologie zu machen.¹⁰ Andererseits darf bei allen gesamtgesellschaftlichen Vorzügen fortschreitender Automatisierung nicht vergessen werden, dass Innovationen der Automobilindustrie letztlich die Gewinnerzielung zum Zweck haben. Aus ihnen wird also ein finanzieller Nutzen gezogen. Das ist legitim, es entspricht den Grundsätzen unserer Marktwirtschaft. Es ist umgekehrt aber ebenso legitim, den Herstellern eine Verantwortung zuzumuten, die ihrem aus der Innovation gezogenen Nutzen und dem damit einhergehenden Risiko entspricht. Wie in Teil II. zu zeigen sein wird, geschieht das bislang nur unzureichend.

2. Von Driver Only bis Fahrerlos

Mitentscheidend für den Grad der Haftungsverantwortung ist die Automatisierungsstufe, auf der sich das betreffende Fahrzeug befindet. Je mehr Aufgaben das Fahrzeug übernimmt, desto eher ist es gerechtfertigt, den Hersteller in die Verantwortung zu nehmen.¹¹ Für die unterschiedlichen Grade der Automatisierung haben sich mittlerweile einheitliche Begrifflichkeiten¹² herausgebildet:

Auf der Stufe 0 (Driver Only) sind keinerlei Assistenzsysteme aktiv, auf der Stufe 1 (Assistiert) übernehmen sie bereits einzelne Aufgaben. Fahrzeuge der Stufe 2 (Teilautomatisiert) übernehmen bereits Quer- und Längsführung, allerdings unter dauerhafter Überwachung des Fahrers. Auf der Stufe 3 (Hochautomatisiert) muss das System bereits nicht mehr dauerhaft überwacht werden, zumindest nicht aus technischer Sicht. Auf der Stufe 4 (Vollautomatisiert) übernimmt das Fahrzeug für einen spezifischen Anwen-

dungsfall – etwa auf der Autobahn – alle Fahraufgaben. Auf der Stufe 5 (Fahrerlos/Autonom) schließlich übernimmt das Fahrzeug alle Aufgaben vom Start bis zur Ankunft am Zielort. Interessant für die Herstellerhaftung sind also vor allem die Stufen 3–5. Im weiteren Verlauf wird der Begriff „automatisiert“ verwendet, um die Stufen 3–5 zu beschreiben, soweit nicht eine Differenzierung geboten ist.

II. Die aktuelle Lage

Die Haftung des Herstellers richtet sich derzeit allein nach den Regeln zur Produkt- und Produzentenhaftung (1.). Hieran hat sich durch die aktuelle StVG-Novelle zum automatisierten Fahren¹³ nichts geändert, auch wenn sie nicht ganz ohne Auswirkungen auf die Hersteller bleibt (2.). Die Ethik-Kommission „Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ mahnt in ihrem am 20. Juni 2017 erschienenen Bericht aber an, dass die Herstellerhaftung bei fortschreitender Automatisierung angepasst werden sollte (3.).

1. Herstellerhaftung de lege lata

Der Hersteller kann einerseits nach der maßgeblich durch die Rechtsprechung entwickelten Produzentenhaftung¹⁴ gemäß § 823 Abs. 1 BGB und andererseits nach der Produkthaftung gemäß § 1 ProdHaftG in Anspruch genommen werden. Interessanter wird im Rahmen des automatisierten Fahrens die Produzentenhaftung sein. Denn sie ist für den Geschädigten regelmäßig attraktiver, insbesondere weil § 1 Abs. 1 S. 2 ProdHaftG eine Haftung für Schäden an der gelieferten Sache selbst ausschließt.¹⁵

Produkt- und Produzentenhaftung spielen bei Verkehrsunfällen derzeit so gut wie keine Rolle. Denn einerseits ist nur in ca. 1 % aller Unfälle technisches Versagen der Unfallgrund.¹⁶ Hinzu kommt aber auch, dass die Beweislage im Rahmen der Produkt- und Produzentenhaftung für den Geschädigten schwierig ist.¹⁷

Dem Geschädigten wird zwar bereits durch eine von der Rechtsprechung entwickelte Beweislastumkehr teilweise abgeholfen. Anders als herkömmlich angenommen¹⁸, hat der BGH allerdings nicht die Beweislast für das Verschulden generell umgekehrt: Die Sorgfaltspflichtverletzung des Her-

9 Bericht der Ethikkommission „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ vom Juni 2017, S. 27, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/084-dobrindt-bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile (Stand: 01.09.2017).

10 Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313 (318).

11 So forderte Hilgendorf, Automatisiertes Fahren und Recht, in: 53. Deutscher Verkehrsgesichtstag, Goslar 2015, 55 (64), den Fahrer ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb von der Haftung freizustellen.

12 Eine aktuelle und ausführliche Beschreibung der verschiedenen Stufen findet sich bei Sander/Hollering, NSTZ 2017, 193 (194).

13 BT-Drs. 18/11776, Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, vom Bundestag beschlossen am 30.03.2017.

14 BGHZ 51, 91 („Hühnerpesturteil“); eingehend zur historischen Entwicklung der Produkthaftung in Deutschland Wagner, in: Whittaker (Hrsg.), The Development of Product Liability, 2010, S. 114 ff.

15 Zur ausführlichen Begründung Gless/Janal, JR 2016, 561 (567).

16 In den Jahren 2013 bis 2016 wurden jeweils rund 3.600 Unfälle mit Personenschaden durch technisches Versagen verursacht, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UrsachenPersonenschaden1.html> (Stand: 01.09.2017), insgesamt kam es in diesen Jahren zu jeweils ca. 300.000 Verkehrsunfällen mit Personenschäden, <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UnfaelleVerungluetzte.html> (Stand: 01.09.2017); Jourdan/Matschi, NZV 2015, 26.

17 Gless/Janal, JR 2016, 561 (567).

18 Medicus/Petersen, Bürgerliches Recht, 25. Aufl. 2015, Rn. 650.

stellers ist im Wesentlichen in drei Fehlertypen aufgegangen; Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler.¹⁹ Darüber hinaus hat der BGH dem Hersteller eine Produktbeobachtungspflicht auferlegt.²⁰

Ein Produkt weist einen Konstruktionsfehler auf, wenn es bereits nach seiner Konzeption Sicherheitsdefizite hat, wenn also schon der Bauplan mangelhaft ist.²¹ Ein Fabrikationsfehler liegt vor, wenn im Fertigungsprozess ein Fehler unterlaufen ist.²² Einen Instruktionsfehler begeht der Hersteller, wenn trotz ordnungsgemäßer Konstruktion und Fabrikation Restrisiken bestehen, auf die er nicht hingewiesen hat.²³ Bei der Produktbeobachtungspflicht muss der Hersteller nach dem Inverkehrbringen seines Produkts darauf achten, ob sich neue Gefahren zeigen und diese gegebenenfalls beseitigen.²⁴ Für die Beweislast bei Konstruktionsfehlern gilt, dass der Geschädigte das Gericht davon überzeugen muss, dass das Produkt das Werk mit einem objektiven Fehler verlassen hat. Kann der Hersteller sich dann bezüglich aller Mitarbeiter und der ihm obliegenden Organisationspflichten entlasten, haftet er nicht.²⁵

Jedoch besteht bei Fabrikationsfehlern das Problem, dass der Geschädigte oftmals nicht wird nachweisen können, ob das Produkt das Werk bereits mit einem objektiven Fehler verlassen hat oder ob der Fehler erst auf dem Transport oder bei der Lagerung entstanden ist. Hier kommt der BGH dem Geschädigten mit einer weiteren Beweislastumkehr zu Hilfe. Der Hersteller muss nämlich bei Fabrikationsfehlern beweisen, dass das Produkt den Fehler bei Verlassen des Werkes noch nicht aufgewiesen hat.²⁶

Damit kommt der BGH den Geschädigten schon weit entgegen. Insbesondere die Beweisführung im Fall eines Fabrikationsfehlers wird Herstellern nicht gelingen, wobei es für ihre Entlastung immerhin genügt, wenn „nach den Umständen davon auszugehen ist, dass das Produkt das Werk in einwandfreiem Zustand verlassen hat“.²⁷ Doch all dieses wird dem durch ein automatisiertes Fahrzeug Geschädigten nicht entscheidend helfen können. Denn er muss zunächst erst einmal beweisen, dass das Fahrzeug überhaupt objektiv mangelhaft ist. Gerade bei diesem Schritt hilft die Rechtsprechung nicht weiter.

Wie soll der Geschädigte beurteilen, welche der vielen in Betracht kommenden Fehlerquellen nun zum Versagen der automatisierten Fahrfunktion geführt hat? War es ein nachträglich durch die Werkstatt aufgespieltes Update, wurden dem Fahrzeug von der Infrastruktur falsche Daten übermittelt, lag es schlicht am Versagen mechanischer Teile oder einem verschmutzten Sensor oder lag bereits bei Inverkehrbringen des Fahrzeugs ein Programmierfeh-

ler vor?²⁸ Der von *Schirmer* ausgesprochenen Empfehlung kann man sich deshalb nur anschließen: Von automatisierten Fahrzeugen Geschädigte, die einen Fehler der automatisierten Fahrfunktion nachweisen müssen, sollten zur Vorbereitung auf den Prozess Informatik und Elektrotechnik studieren.²⁹ Es scheint deshalb angemessen, Geschädigten eine weitere Hilfestellung bei der Beweisführung einzuräumen (dazu III.1.).³⁰

2. Abhilfe durch das neue Straßenverkehrsgesetz?

Nachdem das achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes am 20.06.2017 im Bundesgesetzblatt verkündet wurde³¹, trat es gemäß seines Art. 2 am Tag nach seiner Verkündung, also am 21.06.2017 in Kraft. Vom ersten Entwurf des Verkehrsministeriums vom 27.06.2016, der nicht veröffentlicht ist, bis zum fertigen Gesetz verging also nicht einmal ein Jahr.

Übergeordnetes Ziel des „modernsten Straßenverkehrsgesetzes der Welt“³² ist es, Rechtssicherheit für Hersteller und Nutzer automatisierter Fahrzeuge zu schaffen.³³ Der Einsatz hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen ist nun grundsätzlich zulässig, wenn sie bestimmungsgemäß verwendet werden (§ 1a StVG n.F.). Das *fahrerlose/autonome* Fahren ist dagegen noch nicht Gegenstand des Gesetzes. Weitere Regelungsbereiche sind die Haftung des Fahrzeugführers (§ 1b StVG n.F.) sowie der Datenschutz (§ 63a StVG n.F.).

Eine explizite Regelung zur Herstellerhaftung erfolgte trotz der Bemühungen insbesondere von Verbraucherschutzverbänden nicht. Dennoch bleibt die Gesetzesänderung nicht ohne (zumindest mittelbare) Auswirkungen auf die Pflichten der Kfz-Hersteller. Gemäß § 1a Abs. 1 StVG n.F. ist der Betrieb hoch- oder vollautomatisierter Fahrzeuge zulässig. Hoch- oder vollautomatisierte Fahrzeuge werden in § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG n.F. definiert als solche, die „den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften entsprechen“ können. Im Zusammenspiel dieser Vorschriften entsteht so die Pflicht für den Hersteller, dafür Sorge zu tragen, dass seine Fahrzeuge die Verkehrsvorschriften erkennen und befolgen können, ansonsten wäre ihr Betrieb unzulässig.³⁴ Besonders gewinnbringend ist die Regelung aber nicht, denn das ergibt sich bereits aus den hergebrachten Normen zur Herstellerhaftung. Dass die Herstellerhaftung in der Novelle letztlich außen vor bleibt, erstaunt noch mehr, wenn man bedenkt, wie ausführlich und auch weitgehend die Haftung des Fahrzeugführers geregelt wurde. Er ist gemäß § 1b StVG n.F. verpflichtet, stets „wahrnehmungsbereit“ zu sein. Mit dieser streitträchtigen, weil unbestimmten Norm stellt der Gesetzgeber sicher, dass die Verantwortung

19 *Kötz/Wagner*, Deliktsrecht, 13. Aufl. 2016, Rn. 615.

20 BGHZ 80, 186 = NJW 1981, 1603; BGHZ 99, 167 = NJW 1987, 1009.

21 *Kötz/Wagner* (Fn. 19), Rn. 616.

22 *Kötz/Wagner* (Fn. 19), Rn. 627.

23 *Kötz/Wagner* (Fn. 19), Rn. 632.

24 *Lenz*, Produkthaftung, 2014, Rn. 222 ff.

25 *Kötz/Wagner* (Fn. 19), Rn. 615 ff.

26 BGHZ 104, 323 (333 ff.).

27 *Kötz/Wagner* (Fn. 19), Rn. 631.

28 *Gless/Janal*, JR 2016, 561 (573).

29 *Schirmer*, NZV 2017, 253 (257).

30 *Gless/Janal*, JR 2016, 561 (573).

31 BGBl. I 2017, S. 1648.

32 So Verkehrsminister *Alexander Dobrindt* in seiner Rede im Bundestag am 30.03.2017, abrufbar unter: <https://www.cducusu.de/themen/alexander-dobrindt-wir-schaffen-das-modernste-strassenverkehrsrecht-der-welt> (Stand: 01.09.2017).

33 Begründung des Regierungsentwurfs, BT-Drs. 18/11776, S. 13.

34 *Armbrüster*, ZRP 2017, 83 (84).

stets beim Fahrzeugführer verbleibt, auch wenn sich das Fahrzeug im automatisierten Betrieb befindet.³⁵

Das ist auf den ersten Blick ein Erfolg für die Automobilindustrie, die Hersteller sind damit auf der sicheren Seite. Bei näherem Hinsehen sollte man sich aber fragen, ob das nicht zu kurzfristig gedacht ist. Denn zu der optimistischen öffentlichen Darstellung bezüglich der Sicherheit automatisierter Fahrzeuge passt es nicht, wenn die Hersteller sich sträuben, auch rechtliche Verantwortung zu übernehmen. Ein Ansturm auf das nächste Autohaus, das automatisierte Fahrzeuge führt, ist aufgrund der Novelle jedenfalls nicht zu erwarten.³⁶

3. Der Bericht der Ethik-Kommission

Die Ethik-Kommission „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ wurde im September 2016 von Verkehrsminister Alexander Dobrindt eingesetzt. Sie besteht aus 14 Experten aus den Bereichen Ethik, Recht und Technik unter der Leitung des ehemaligen Bundesverfassungsrichters *Udo Di Fabio*. Der Auftrag der Kommission lautete, „die notwendigen ethischen Leitlinien für das automatisierte und vernetzte Fahren zu erarbeiten“.³⁷ Am 20. Juni 2017 stellte die Kommission ihren Bericht vor.

Insgesamt umfasst der Bericht 20 Thesen. Kernaussage der Thesen ist, dass der Schutz von Menschen stets allen anderen Erwägungen vorgehen muss. Bezüglich der hier interessierenden Frage der Herstellerhaftung bleibt der Bericht vage. Das überrascht nicht, da es nicht Aufgabe der Kommission war, konkrete Haftungsregeln zu empfehlen.³⁸ Trotz der zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung bereits beschlossenen StVG-Änderung lässt es sich die Kommission aber nicht nehmen, auf die unzureichende Herstellerhaftung hinzuweisen: Die Verantwortung verschiebe sich bei automatisiertem und vernetztem Fahren vom Fahrer auf die Hersteller und Betreiber der technischen Systeme und Infrastruktur. Dem müsse mit gesetzlichen Haftungsregelungen und ihrer Konkretisierung in der gerichtlichen Entscheidungspraxis Rechnung getragen werden.³⁹

Diese Aussage ist bemerkenswert, weil gerade dies in der aktuellen StVG-Novelle nicht geschehen ist. Die praktischen Auswirkungen dürften sich aber in Grenzen halten, denn bei dem Bericht handelt es sich um eine bloße Orientierungshilfe für den Gesetzgeber, Rechtsverbindlichkeit kommt ihm nicht zu.⁴⁰

III. Verbesserungsmöglichkeiten

Allein die Erkenntnis, dass die Reichweite der Herstellerhaftung derzeit unbefriedigend ist, hilft indes nicht weiter. Wie kann man es also besser machen? Eine Möglichkeit ist es, die Produzentenhaftung zulasten der Hersteller weiterzu-

entwickeln, etwa durch Beweiserleichterungen (1.). Denkbar ist auch, dass die *elektronische Person* (sog. ePerson) etwas zur Lösung beiträgt (2.). Politisch wohl schwer durchsetzbar, wirtschaftlich aber am interessantesten ist es, die Haftung im technisch komplexen Bereich der Fahrzeugautomatisierung durch eine Fondslösung zu ersetzen (3.).

1. Stärkung der Herstellerhaftung

Im Rahmen der Herstellerhaftung wird die Produzentenhaftung auf Grundlage von § 823 Abs. 1 BGB die Hauptrolle spielen. Da sie maßgeblich von der Rechtsprechung entwickelt wurde, ist sie vergleichsweise flexibel. Ihre Weiterentwicklung bedarf nämlich keiner parlamentarischen Gestaltung, solange die Grenzen der im Grundsatz als zulässig erachteten richterrechtlichen Rechtsfortbildung beachtet werden. Zugegebenermaßen hat auch die Produzentenhaftung mittlerweile eine gefestigte Systematik, die es zu respektieren gilt. Nichtsdestotrotz ist es denkbar, dass die Rechtsprechung im Rahmen dieser Systematik Geschädigten mit weiteren Beweiserleichterungen entgegenkommt, um den oben unter II.1. angesprochenen Beweisschwierigkeiten zu begegnen.⁴¹

Hierfür existieren auch bereits konkrete Vorschläge. Erstens ließe sich eine Vermutung aufstellen, dass ein Produktfehler vorliegt, wenn das Fahrzeug gegen Verkehrsregeln verstößt. Zweitens könnte man eine Dokumentationspflicht des Herstellers bezüglich aller relevanten Unfalldaten in Verbindung mit einem gesetzlichen Zugriffsrecht vorsehen. Und drittens wäre ein Auskunftsanspruch des Geschädigten gegenüber dem Hersteller denkbar.⁴² Aus Sicht der Geschädigten wäre sicherlich vor allem die erste Möglichkeit zu begrüßen. Dadurch droht auch nicht die Entstehung einer reinen Gefährdungshaftung, da es den Herstellern unbenommen bleibt, die Vermutung zu widerlegen. Ihnen wird nur der Aufwand hierfür zugewiesen, was effizient ist, da sie die technischen Einzelheiten besser überblicken können als alle anderen.

2. Die elektronische Person

Als „gänzlich neuer Ansatz zur Regelung der Haftpflicht für autonome Systeme“ wird eine weitere Person neben der natürlichen und der juristischen Person diskutiert, nämlich die elektronische Person.⁴³ Autonome Systeme seien zu eigenständigem und schuldhaftem Handeln in der Lage. Lasse man eine Analogie von der Steuerungssoftware zu den Vorgängen menschlicher Willensbildung zu, liege es nahe, auch bei Maschinen von willensgesteuertem Handeln im weiteren Sinne zu sprechen. Hierfür könnten sie dann auch haften.⁴⁴

Das ist prinzipiell interessant, weil versucht wird, dem

35 Schirmer, NZV 2017, 253 (255 f.).

36 Ebd.

37 Bericht der Ethikkommission (Fn. 9), S. 7.

38 Ihre Aufgabe war es, die notwendigen ethischen Leitlinien zu erarbeiten, Bericht der Ethikkommission (Fn. 9), S. 7.

39 Bericht der Ethikkommission (Fn. 9), S. 11.

40 Bericht der Ethikkommission (Fn. 9), S. 7.

41 Ausführlich zu möglichen Konsequenzen des autonomen Fahrens für die Rechtsprechung Wolf/Eslami, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hrsg.), *Autonomes Fahren*, 2017, S. 335 ff.

42 Gless/Janal, JR 2016, 561 (573).

43 Kupferschmied, HAVE 4/2015, 356 (366); Hilgendorf, in: Beck (Hrsg.), *Jenseits von Mensch und Maschine*, 2012, S. 127 f.; Gless/Janal, JR 2016, 561 (571).

44 Kupferschmied, HAVE 4/2015, 356 (366).

komplexen Geflecht der Beteiligten dadurch gerecht zu werden, die Haftungsfrage von einer eindeutigen Zuordnung innerhalb des Geflechts loszulösen. Stattdessen wird ein leicht zu identifizierendes Haftungssubjekt neu geschaffen. Allerdings wird niemals echte Verantwortung im Haftungssinne auf eine Maschine übertragen werden können, sondern immer nur auf die hinter ihr stehenden Menschen. Das zeigt sich vor allem schon daran, dass die ePerson als Haftungssubjekt nur funktionieren kann, wenn sie auch über Haftungsmasse verfügt. Wo aber soll diese herkommen, wenn sich das Fahrzeug nicht gerade unterm Tag als Chauffeur selbstständig macht und so eigenes Vermögen erwirtschaftet? Die ePerson muss von einer dahinterstehenden natürlichen oder juristischen Person finanziert werden, sodass die tatsächliche, wirtschaftliche Verantwortung dann doch bei dieser verbleibt.

Gangbar ist sicher der vorgeschlagene Weg, der ePerson über eine Versicherung Vermögen zuzuweisen.⁴⁵ Diese Versicherung aber muss auch finanziert werden. Solange die ePerson der Finanzierung durch eine natürliche oder juristische Person bedarf, löst sie das Problem der Haftung somit nur vordergründig, bleibt hinter einer endgültigen Lösung aber zurück. Hierfür eine neue Art von Person zu schaffen, scheint derzeit also jedenfalls aus haftungsrechtlicher Sicht müßig. Nichtsdestotrotz bleibt die weitere Entwicklung in diesem Bereich abzuwarten, wer weiß wohin die zunehmende Eigenständigkeit automatisierter Systeme führen kann.

3. Haftungsersetzung durch Fondslösung

Die Idee, Haftung durch Versicherung zu ersetzen, ist nicht neu und in Deutschland auch beispielsweise mit der Arbeitsunfallversicherung umgesetzt. Arbeitnehmer haben bei Arbeitsunfällen gemäß § 104 SGB VII keinen Anspruch gegen den Arbeitgeber, sondern können sich ausschließlich an die arbeitgeberfinanzierte Arbeitsunfallversicherung wenden.⁴⁶ Auch für Verkehrsunfälle wird seit Jahrzehnten erfolglos vorgeschlagen, die Haftung vollumfänglich durch Versicherungsschutz zu ersetzen.⁴⁷

Mit dem automatisierten Fahren entsteht nun aber ein neuer Bereich, der für das Konzept geradezu prädestiniert ist, wie im Folgenden dargelegt wird. Zumindest für den automatisierten Teil des Straßenverkehrs sollte gewissermaßen im Kleinen eine Fondslösung geschaffen werden, die dann unter anderem die Herstellerhaftung ablöst. Möglicherweise kann der grundlegenden Veränderung des Straßenverkehrs, die die Fahrzeugautomatisierung mit sich bringt, also am besten durch eine grundlegende Veränderung des Schadensausgleichsystems begegnet werden.

a) Konzept

45 *Kupferschmied*, HAVE 4/2015, 356 (366); *Lutz*, NJW 2015, 119 (121), der vorschlägt, autonome Fahrzeuge ausschließlich im Paket mit einer speziellen Haftpflichtversicherung anzubieten.

46 *Waltermann*, Sozialrecht, 12. Aufl. 2016, Rn. 286.

47 v. *Hippel*, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen: Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz, 1968; *Güllemann*, ZRP 1974, 35; *Armbrüster*, in: *Gless/Seelmann* (Hrsg.), *Intelligente Agenten und das Recht*, 2016, S. 205 (222).

Das Konzept kann hier nur in seinen Grundzügen vorgestellt werden:⁴⁸ Es soll ein Fonds i. S. eines Geld-Pools geschaffen werden, der die Herstellerhaftung ablöst und deshalb auch von den Herstellern finanziert werden sollte (dazu III.3.d). Verursacht das Fahrzeug einen Unfall, während es sich im automatisierten Betrieb befindet, können einerseits der Geschädigte und andererseits der Halter des automatisierten Fahrzeugs den Fonds in Anspruch nehmen. Ebenso, wenn ein Mangel am Fahrzeug auftritt, der der Reparatur bedarf, ohne dass es durch diesen Mangel bereits zu einem Unfall gekommen ist. Auch Personenschäden sollten einheitlich durch den Fonds abgewickelt werden. Im Ergebnis ist so sichergestellt, dass Geschädigte einen unkomplizierten und effizienten wirtschaftlichen Ausgleich erhalten können. Die Verschuldensfrage muss dann nicht mehr aufwendig geklärt werden. Ausschließen sollte man Ansprüche nur, wenn der Geschädigte nicht schutzwürdig ist, wie etwa in Fällen von vorsätzlicher Selbstschädigung oder wenn der Schaden bei der Begehung einer Straftat eintritt.⁴⁹

b) Vorteil

Der große Gewinn des Konzepts lässt sich schnell auf den Punkt bringen. Die immer kompliziertere Sachverhaltsaufklärung bei Verkehrsunfällen entfällt. Volkswirtschaftlich ist es schlicht nicht nachvollziehbar, warum etliche Gutachterstunden investiert werden sollen, um die erwähnte Nadel im Heuhaufen zu finden, die sich auch nicht in jedem Fall überhaupt finden lassen wird. Wer der vielen Beteiligten hat sich wann falsch verhalten? Die technisch aufwendige Aufarbeitung dieser Frage fällt durch die Fondslösung weg.

Hinzu kommt der Vertrauensgewinn, den ein solcher Geld-Pool, auf den im Schadensfall zurückgegriffen werden kann, mit sich bringt (dazu III.3.e)) – besonders wenn er herstellerfinanziert ist (dazu III.3.d)).

c) Fondslösung in anderen Bereichen

Haftungsfonds sind dem deutschen Recht nicht fremd. So wurden beispielsweise für die Opfer der Contergan-Katastrophe⁵⁰ und für durch Blutspenden mit HIV Infizierte⁵¹ eigene Entschädigungsfonds geschaffen. Ratio dieser Fonds ist es, dass einerseits ein Bedürfnis nach Entschädigung der Opfer besteht, der Kausalitätsnachweis aber aus tatsächlichen Gründen nicht möglich ist.⁵² Auch für die Opfer von Verkehrsunfällen gibt es bereits einen Fonds („Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“). Er findet seine Rechtsgrundlage in § 12 PflVG. Der Fonds kommt zur Anwendung, wenn ein erwiesenermaßen durch ein Kfz verursachter Schaden niemandem konkret nachge-

48 Grundlegend zur Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz bei Verkehrsunfällen v. *Hippel*, NJW 1967, 1729.

49 v. *Hippel* (Fn. 48), S. 65 f.

50 Rechtsgrundlage der Stiftung bildet das Gesetz über die Conterganstiftung für behinderte Menschen vom 17.12.1971.

51 Rechtsgrundlage der Stiftung bildet das Gesetz über die humanitäre Hilfe für durch Blutprodukte HIV-Infizierte Personen vom 24.07.1995.

52 *Wagner*, VersR 2001, 1334 (1345).

wiesen werden kann, bei Einsatz des Fahrzeugs als „Tatwaffe“, sowie bei Insolvenz des Versicherers; dabei handelt es sich zugegebenermaßen um seltene Ausnahmefälle.⁵³ Insbesondere der erste Fall ähnelt aber der Situation, in der sich die Geschädigten automatisierter Fahrzeuge regelmäßig befinden werden. Es wird ihnen schwer fallen, zu beweisen, was genau für den Schaden kausal war.

d) Finanzierung

Der Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen nach § 12 PflVG wird von den Kfz-Haftpflichtversicherern finanziert. Die Kosten trägt damit über ihre Prämien die Gesamtheit der Kfz-Haftpflichtversicherten.⁵⁴ Das ist konsequent, versicherungspflichtig sind nämlich gemäß § 1 PflVG alle Halter, also diejenigen, die den wirtschaftlichen Nutzen aus dem Einsatz des Kfz ziehen und über die Häufigkeit seiner Verwendung bestimmen können. Es wäre also durchaus denkbar, auch den Fonds für die Geschädigten automatisierter Fahrzeuge auf diese Weise zu finanzieren.

Naheliegender ist aber eine Finanzierung durch die Hersteller. Denn auch die Automobilindustrie profitiert in hohem Maße vom Kfz-Verkehr. Je mehr Fahrzeuge genutzt werden, desto mehr werden sie auch gekauft. Hinzu kommt wieder der Gedanke des Opferschutzes: Für Hersteller entsteht so ein Anreiz, möglichst sichere Fahrzeuge zu produzieren. Denn je weniger Schäden der Fonds ausgleichen muss, desto weniger müssen die Hersteller in diesen investieren. Um jeden Hersteller gerecht an den Kosten des Fonds zu beteiligen, würde es sich anbieten, die Beitragshöhe davon abhängig zu machen, wie häufig und intensiv der Fonds durch die Kunden oder Geschädigten des jeweiligen Herstellers bezüglich Mängeln oder Unfallschäden in Anspruch genommen wird. Dabei müsste man berücksichtigen, wie viele Fahrzeuge des jeweiligen Herstellers gerade zugelassen sind. Bei Millionen von gefahrenen Kilometern jedes Jahr würde auf diese Weise nach dem Gesetz der großen Zahlen ein gerechtes Ergebnis entstehen, auch wenn man zu Beginn zugegebenermaßen mit Schätzungen arbeiten müsste, die sich andererseits aber auch nachträglich korrigieren ließen. Im Gegenzug könnte man sich den Aufwand ersparen, für jeden einzelnen Unfall den Verantwortlichen zu identifizieren.

Zwar könnten die Hersteller die zu leistenden Prämien über eine Erhöhung des Kaufpreises auf die Erwerber umlegen. Das ändert aber nichts daran, dass sie durch den Konkurrenzkampf zur Herstellung sicherer Fahrzeuge angehalten werden. Denn wenn ein Konkurrent weniger Beiträge leisten muss, kann er seine Fahrzeuge günstiger verkaufen und damit seine Position im Wettbewerb verbessern.

Auch eine staatliche Förderung käme hier in Betracht. Denn auch wenn auf absehbare Zeit nur ein geringer Teil der Fahrzeuge selbstfahrend sein wird, werden automatisierte Fahrzeuge die Anzahl der Verkehrsunfälle auf lange Sicht reduzieren, sodass weniger Sach- und Personenschäden

entstehen. Eine Förderung wäre deshalb schon volkswirtschaftlich, aber auch aufgrund des staatlichen Schutzauftrags aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG angezeigt. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, sich „schützend und fördernd“ vor Leib und Leben seiner Bürger zu stellen, sie also vor allem vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren.⁵⁵ Ohnehin liegt die Förderung der Automatisierung des Straßenverkehrs derzeit wie erwähnt im politischen Interesse.

e) Vertrauen in die Technik

Eine nicht zu unterschätzende Rolle bei dem Erfolg automatisierter Fahrzeuge spielt die Psychologie.⁵⁶ Die Öffentlichkeit muss der Technik vertrauen, um ihr eine Chance zu geben. Dabei kommt einerseits das Marketing der Hersteller ins Spiel. Sympathische Projekte wie die autonome Lieferung von 50.000 Dosen Bier, die das US-Unternehmen Uber vor kurzem durchführte, helfen sicherlich, die Akzeptanz zu erhöhen.⁵⁷

Aus der Sicht potentieller Kunden entscheidend ist aber, ob der Schadensausgleich unkompliziert und nutzerfreundlich ausgestaltet ist. Denn ein souveräneres Argument für den Kauf eines automatisierten Fahrzeugs als ein herstellerefinanzierter Entschädigungsfonds ist kaum vorstellbar. Es liegt also durchaus auch im Eigeninteresse der Hersteller, den Schadensausgleich auf diese Weise zu klären.

f) Einwände

Einen ersten gewichtigen Einwand stellt die Problematik der Schadensprävention dar:⁵⁸ Es ist anerkannt, dass dem Haftungsrecht als zweite Funktion neben dem Schadensausgleich eine verhaltenssteuernde Wirkung zukommt.⁵⁹ Wer Häufigkeit und Schwere von Unfällen beeinflussen kann, wird durch die Haftung dazu gebracht, sie zu vermeiden.⁶⁰ Die Schadensprävention ist somit zumindest „erwünschtes Nebenprodukt“ der Haftung.⁶¹ Für die Herstellerhaftung bedeutet dies: Wenn ohnehin der Fonds für entstandene Schäden aufkommt, gibt es keinen Anreiz, in die Sicherheit von Fahrzeugen zu investieren. Diesem sog. *moral hazard* lässt sich aber begegnen. Geeignete Gegenmaßnahme ist die Finanzierung des Fonds (zum Großteil) durch die Hersteller selbst und eine Aufschlüsselung der Beiträge innerhalb des Fonds nach dem unter III.3.d) erwähnten System, das die Sicherheit und Unfall-

53 Armbrüster (Fn. 48), S. 205 (222).

54 Ebd.

55 Murswiek, in: Sachs (Hrsg.), Grundgesetz Kommentar, 7. Aufl. 2014, Art. 2 Rn. 188 ff.

56 Allgemein zur psychologischen Seite der Einführung neuer Produkte Knauß, WirtschaftsWoche, <http://www.wiwo.de/erfolg/management/psychologie-der-kunden-warum-innovationenscheitern/10910856.html> (Stand: 01.09.2017). So spricht auch B. Wagner von „Gesellschaftlichen Rahmenbedingungen“ jenseits von Technik und Recht, die für die Einführung autonomer Fahrzeuge gegeben sein müssen, B. Wagner (Fn. 5), S. 28 ff.

57 Hägler, Autonome LKWs sind zu schnell für den Menschen, Süddeutsche Zeitung, <http://www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-autonome-lkws-sind-zu-schnell-fuer-den-menschen-1.3530699> (Stand: 01.09.2017).

58 Armbrüster (Fn. 48), S. 205 (222).

59 Kötz/Wagner (Fn. 19), Rn. 608.

60 Kötz/Wagner (Fn. 19), Rn. 576.

61 Knetsch, Haftungsrecht und Entschädigungsfonds, 2012, S. 183.

häufigkeit je nach Hersteller berücksichtigen kann. Auch der Halter hat Einfluss auf Häufigkeit und Schwere von Unfällen, indem er für die ordnungsgemäße Instandhaltung sorgt und entscheiden kann, wie häufig das Fahrzeug genutzt wird. Auch ihm muss also ein Anreiz gesetzt werden, das Auto zu pflegen und nur wenn nötig zu nutzen. Dies könnte man beispielsweise dadurch erreichen, dass man dem Fonds die Regressmöglichkeit für den Fall eröffnet, dass sich ein Unfall oder Mangel auf unzureichende Pflege des Fahrzeugs zurückführen lässt. Bezüglich des Fahrzeugführers scheint *moral hazard* eine eher geringe Gefahr darzustellen. Denn wenn sich das Fahrzeug im automatisierten Betrieb befindet, gibt der Fahrzeugführer die Verantwortung ohnehin an das Fahrzeug ab, auch wenn er es überwachen muss. Für eine ordnungsgemäße Überwachung sorgt einerseits bereits der menschliche Selbsterhaltungstrieb; auch bei voller Kompensation aller Schäden würde jeder Mensch seine körperliche Unversehrtheit bevorzugen. Besonders anschaulich zeigt sich das am Beispiel tödlicher Verletzungen, die im Straßenverkehr ja durchaus drohen – niemand wird seine Vorsicht ihnen gegenüber verringern, nur weil die Hinterbliebenen-Vorsorge verbessert wird.⁶² Zudem wird sich auch hier mit Regressmöglichkeiten für schwere Fehler des Fahrzeugführers arbeiten lassen.

Darüber hinaus stellt sich die berechtigte Frage, warum man die Hersteller automatisierter Fahrzeuge durch einen Fonds überhaupt von eigenem Verschulden entlasten sollte. Darin könnte eine Privilegierung gegenüber anderen Herstellern liegen, obwohl die Produzentenhaftung ein allgemeingültiges Institut ist, das für alle Hersteller grundsätzlich gleichermaßen gilt. In der Tat wären Ansprüche gegen den Hersteller nach Einführung des Fonds grundsätzlich ausgeschlossen, sodass es auch nicht mehr auf ein Verschulden des jeweiligen Herstellers im Einzelfall ankäme. Stattdessen erfüllt der Fonds die Aufgaben der Produzentenhaftung: Schadensausgleich und Schadensprävention. Dies allein bedeutet aber keineswegs eine „Entlastung von eigenem Verschulden“ für die Hersteller. Denn eine Entlastung läge nur vor, wenn die wirtschaftliche Verantwortung aufgehoben würde. Dies ist aber nicht der Fall. Denn es sind im Wesentlichen die Hersteller, die für die Finanzierung des Fonds aufkommen (dazu III.3.d.). Ihre jeweilige Beitragshöhe zu dem Fonds kann dabei auch individuell festgelegt werden, sodass Verschulden im Ergebnis doch berücksichtigt werden kann. Allerdings muss es nicht für jeden Einzelfall festgestellt werden sondern wird auf einer abstrakteren Stufe einkalkuliert (dazu ebenfalls III.3.d.). Der Fonds löst somit also nur die Beweisschwierigkeiten auf eine effiziente Weise, ohne gleichzeitig den Herstellern einen „Freifahrtschein“ auszustellen.

Eine größere Hürde stellt die politische Durchsetzbarkeit dar. Der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt stellt sich stets schützend vor die deutsche Automobilindustrie. Als Beispiel darf der Umgang mit dem sog. „VW-Skandal“ dienen, als eine vorgesehene Klausel zu Musterfeststellungsklagen (sog. Sammelklagen) kurzerhand ersatzlos gestrichen wurde,

62 Vgl. *Wagner*, Tort, Social Security and No-Fault Schemes, *Duke Journal of Comparative & International Law* [Vol 23:1] 2012, S. 51, bezogen auf Arbeitsunfälle.

weil dies dem deutschen Recht fremd sei.⁶³ Einen weiteren, aktuelleren Beleg liefert die kürzlich vom Bundestag beschlossene StVG-Novelle, für die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur federführend verantwortlich zeichnet. Etwas überspitzt stellen *Sander* und *Hollering* dementsprechend fest, die Politik erscheine der Automobilindustrie „bisweilen willfährig“.⁶⁴ Diese Handhabung hat sicherlich auch eine Berechtigung, besonders vor dem Hintergrund der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und der Sicherung von Arbeitsplätzen. Es zeigt aber, dass es politisch derzeit schwer vorstellbar ist, die Hersteller vermehrt in die Verantwortung zu nehmen, auch wenn der Bundesjustizminister Heiko Maas die Einführung der Sammelklage weiter verfolgt.⁶⁵

g) Zusammenfassung

Die Fondslösung bietet einen unkomplizierten und effizienten Schadensausgleich. Finanziert werden sollte der Fonds durch die Hersteller, wobei eine staatliche Förderung denkbar ist. Letztendlich liegt diese Lösung nicht allein im Interesse der Geschädigten, auch für die Hersteller besteht die Möglichkeit, Vertrauen zu schaffen und der Technologie so zu höherer Akzeptanz bei potentiellen Kunden zu verhelfen. Ein Anstieg der Verkehrsunfälle ist zumindest bei einem herstellereigenen Fonds nicht zu befürchten. Jeder Reformvorschlag wird sich aber daran messen lassen müssen, ob sie mit den politischen Bestrebungen vereinbar ist.

IV. Schlussbetrachtung

1. Fazit

Es zeigt sich also, dass die überkommenen Regeln zur Herstellerhaftung der zukünftigen Situation nicht mehr gerecht werden. Zu kompliziert wird das automatisierte, vernetzte Fahren, als dass eine effiziente Beweisführung ohne erhebliche Beweiserleichterungen möglich ist. Hieran hat die StVG-Novelle nichts geändert. Immerhin ist aber für das Jahr 2020 eine wissenschaftliche Evaluation des Gesetzes vorgesehen (§ 1c StVG n.F.), bei der vielleicht noch einmal eine Verschiebung in Richtung Hersteller möglich ist. Die Ethik-Kommission weist in ihrem Bericht zumindest auf das Problem hin und fordert mehr Verantwortung der Hersteller.

2. Ausblick

Automobilhersteller werden mehr und mehr in den Mittelpunkt der Haftung rücken. Dem Gesetzgeber ist zuzugestehen,

63 *Balser/Ott/Riedel*, So schützte der Verkehrsminister VW vor einer Sammelklage, *Süddeutsche Zeitung*, <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verbrauerschutz-so-schuetzte-der-verkehrsminister-vw-vor-einer-sammelklage-1.3210510> (Stand: 01.09.2017).

64 *Sander/Hollering*, *NStZ* 2017, 193.

65 Diskussionsentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz. Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Musterfeststellungsklage, https://www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Dokumente/073117_DiskE_Musterfeststellungsklage.pdf;jsessionid=CF9C3804855A699D840D09A3A342B516.1_cid297?__blob=publicationFile&v=1 (Stand: 01.09.2017); *Zeit Online*, Maas fordert Musterklagen, <http://www.zeit.de/politik/deutschland/2017-07/abgasskandal-heiko-maas-fordert-musterklagen> (Stand: 01.09.2017).

dass es die rasante Entwicklung nicht unbedingt leicht macht, dauerhaft tragfähige Lösungen zu entwickeln, die alle Beteiligten zufrieden stellen. Doch wer sich mit dem modernsten Straßenverkehrsrecht der Welt rühmen möchte, sollte sich nicht scheuen, auch unkonventionelle Lösungen in Betracht zu ziehen. Die Diskussionen zur ePerson gehen in die richtige Richtung. Optimal wäre eine herstellerfinanzierte Fondslösung,

einerseits aus wirtschaftlichen Erwägungen, andererseits aber auch um die allseits erwünschte Technologie zu fördern. Dass man die Entwicklung so abwürgt, ist nicht zu befürchten, im Gegenteil: Es erscheint für ihren Durchbruch geradezu erforderlich, ein kohärentes und nutzerfreundliches Schadensausgleichssystem anzubieten, möchte man auch in Zukunft eine globale Führungsrolle einnehmen.

Call for Papers – Ein Aufruf in eigener Sache

Liebe Studierende, liebe Referendarinnen und Referendare,

unsere Zeitschrift soll euch nicht nur als Lesestoff dienen. Vielmehr möchten wir euch eine Plattform bieten, auf der ihr schon vor Vollendung des Studiums am juristischen Diskurs teilnehmen könnt.

Ihr habt eine Seminararbeit geschrieben, die eurer Meinung nach nicht einfach in einer Schublade verstauben sollte? Eine juristische Thematik hat euch so fasziniert, dass ihr gerne dazu publizieren möchtet?

Wir nehmen eure Exposés, auf denen ihr eure Idee kurz vorstellt, jederzeit unter inhalte@rescriptum.org entgegen. Hier beantworten wir auch gerne alle Fragen, die ihr zu einer Veröffentlichung bei uns habt.

Die Fristen für die nächste Ausgabe, das aktuelle Schwerpunktthema sowie andere wichtige Informationen findet ihr unter

www.rescriptum.org.

Wir freuen uns auf eure Einsendungen!

Eure Redaktion von rescriptum

HERAUSGEBER

rescriptum - Akademischer Verein für rechtswissenschaftliche Publikation e.V.

Registernummer: VR 204487

Registergericht: Amtsgericht München

Vertreten durch die 1. Vorsitzende Katharina Baudisch (V.i.S.d.P.)

Stellv. Vorsitzende: Dominik Dahlhaus, Martin Heidebach, Robin Leick, Michael Rapp, Quirin Weinzierl

KONTAKT

redaktion@rescriptum.org

www.rescriptum.org

POSTADRESSE

rescriptum

Ludwig-Maximilians-Universität München

Juristische Fakultät

Prof.-Huber-Platz 2

80539 München

ABONNEMENT/ BESTELLUNG

Bestellungen richten Sie bitte an:

verkauf@rescriptum.org. Der Abopreis beträgt 6 € pro Jahr (inkl. Versand).

DRUCK

Lichtpunkt Medien

Lothstrasse 78a

80797 München

AUFLAGENHÖHE

500 Exemplare

ERSCHEINUNGSWEISE

rescriptum erscheint zweimal jährlich, jeweils im Mai und November.

EINSENDEN VON BEITRÄGEN

rescriptum veröffentlicht Beiträge von Studierenden und jungen WissenschaftlerInnen. Exposés können stets an inhalte@rescriptum.org eingesandt werden. Wir bitten um Beachtung der Formalia (siehe www.rescriptum.org).

COPYRIGHT

Das Anfertigen von Abschriften und Vervielfältigungen gleich welcher Art, der gesamten Zeitschrift oder einzelner Teile ist nur nach vorheriger Zustimmung der Redaktion erlaubt.

ISSN : 2195-3120

Gegründet von Katharina Baudisch, Florian Knerr und Quirin Weinzierl.

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Prof. Dr. Martin Burgi

Prof. Dr. Anatol Dutta, M. Jur. (Oxford)

Prof. Dr. Richard Giesen

Prof. Dr. Dr. Elmar Güthoff

Prof. Dr. Mathias Habersack

Prof. Dr. Hans-Georg Hermann

Prof. Dr. Daniel-Erasmus Khan

Prof. Dr. Jens Kersten

Prof. Dr. Stefan Koriath

Prof. Dr. Matthias Krüger

Prof. Dr. Michael Lehmann, Dipl.-Kfm.

Prof. Dr. Stephan Lorenz

Prof. Dr. Ansgar Ohly, LL.M. (Cambridge)

Prof. Dr. Tobias Reinbacher

Prof. Dr. Volker Rieble

Prof. Dr. Bruno Rimmelspacher

Prof. Dr. Frank Saliger

Prof. Dr. Helmut Satzger

Prof. Dr. Birgit Schmidt am Busch, LL.M. (Iowa)

Prof. Dr. Ulrich Schroth

Prof. Dr. Jens Sickor

Prof. Dr. Andreas Spickhoff

Prof. Dr. Rudolf Streinz

Prof. Dr. Christian Walter

Prof. Dr. Petra Wittig

In freundlicher Kooperation mit



REDAKTION

CHEFREDAKTION

redaktion@rescriptum.org

Sonja Heimrath

Michael Münzner

INHALTE

inhalte@rescriptum.org

Philip Nedelcu

Hao-Hao Wu

Mahja Afrosheh

Lisa Baisl

Yelena Bonzel

Bernhard Brechmann

Julia Ciric

Dominik Dahlhaus

Moritz Fleig

Lorcán Hyde

Leonard Lusznat

Hannah Nover

Mona Röser

Stefanie Schäfer

Elena Stoltner

Michael Wuschko

MARKETING/VERKAUF

verkauf@rescriptum.org

Isabel Fuhrmann

Marisa Bruckmann

Cara-Marlene Fuchs

Philipp Kellner

PARTNERSCHAFT/EVENTS

partner@rescriptum.org

Lorcán Hyde

Vanessa Ackva

Lukas Bock

Jennifer Deiwick

Cecilia Dreiling

Mona Röser

Alexandra Wehowsky

SATZ

layout@rescriptum.org

Angelina Binder

Annika Mette

Michael Rapp

Samy Sharaf

Isabel Vicaría Barker

HEFTUMSCHLAG/IDENTITY/HOMEPAGE

Carolina Vogt