

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2016

12a

485 – 556

ZVR-Verkehrsrechtstag 2016

Themen

Straßenverkehrsrecht

**Standpunkte zur Freigabe von
Forststraßen für Mountainbiker**

Reise und Terror

**Verkehrsunfall von A bis Z:
Gefährdungshaftung und
Internationales**



Haftungsrechtliche Aspekte des autonomen Fahrens¹⁾

ZVR 2016/228

§§ 1293 ff ABGB;
EKHG; PHG

autonomes
Fahren;

Gefährdungs-
haftung;

Haftungs-
befreiung;

Produkthaftung;

Regress

Der vorliegende Beitrag untersucht, ob und wie das österr Schadenersatzrecht auf technische Neuerungen im Straßenverkehr vorbereitet ist. Durch die Autonomisierung des Autofahrens entstehen neue (Schadens-)Fallkonstellationen, die aber mit den bestehenden Haftungsregeln (§§ 1293 ff ABGB; EKHG; PHG) sachgerecht gelöst werden können.

Von Maximilian Harnoncourt

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Verschuldenshaftung
 - 1. Lenker
 - 2. Programmierer/Techniker/Hersteller
- C. EKHG
- D. Haftung des Halters gem § 19 Abs 2 EKHG?
- E. PHG
 - 1. Haftung des Softwareherstellers?
 - 2. Haftung des Softwareherstellers (Teilerstellers) für Schäden am autonomen Kfz?
 - 3. Haftung bei Software-Updates?

F. Regress

- 1. Hersteller des Endprodukts – Teilersteller
- 2. Halter – Hersteller

G. Fazit

1) Der Beitrag ist die konsolidierte Fassung mehrerer Vorträge (Autonomes Fahren und Recht, BOKU Wien, 4. 5. 2016; 40. Fortbildungsseminar RIV, Reichenau/Rax, 14. 9. 2016; ZVR-Verkehrrechtstag, WU Wien, 15. 9. 2016; VRT am See, Pörtschach, 14. 10. 2016).

A. Einleitung

Art 8 Abs 1 Wiener StraßenverkehrsUbK (WÜ) geht noch davon aus, dass jedes Kfz einen Lenker haben muss, der nach Art 13 Abs 1 WÜ „unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen“ muss.²⁾ Die Bestimmungen spiegeln wider, was (noch) für jeden Straßenverkehrsteilnehmer selbstverständlich ist: Jedes Auto hat einen Lenker, der in jeder Beziehung dafür verantwortlich ist, wohin die Reise geht.³⁾

Schleichend wurde diese Allmacht des Lenkers schon in den letzten Jahren durch technische Neuerungen eingeschränkt (ABS, Spurhaltesysteme, Tempomaten etc) – der Höhepunkt der bisherigen Entwicklung war die testweise Zulassung der ersten selbstfahrenden Autos („google car“), die Wege ohne Zutun eines Lenkers bewältigen sollen.⁴⁾

Allg sind die Auswirkungen der sukzessiven Abschaffung/Entlastung des Lenkers (Minimierung der Unfälle aufgrund menschlichen Versagens) positiv.⁵⁾ Das Weniger an menschlicher Verantwortung wird durch ein Mehr an technischen Hilfsmitteln kompensiert. Wie die Rechtsordnung in den unterschiedlichen Schadenersatzregimen mit Schäden aufgrund dieses vermehrten Einsatzes technischer Hilfsmittel umgeht, wird im Folgenden aufgezeigt.

B. Verschuldenshaftung

1. Lenker

In der Verschuldenshaftung war der Lenker eines Kfz bislang immer potentieller Anspruchsgegner eines Unfallgeschädigten. Hat er den Unfall sorgfaltswidrig herbeigeführt, muss er für daraus entstehende Schäden einstehen (§§ 1293 ff ABGB).

An der Haftung des Lenkers für schuldhaft herbeigeführte Schäden ändert sich durch den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge vorerst nichts.⁶⁾ Zweifellos ändert sich aber der Sorgfaltsmaßstab. Der Lenker eines selbstfahrenden Autos wird wohl nicht mehr seine ganze Aufmerksamkeit auf Straße und Umgebung richten müssen; immerhin wird ihm vom Hersteller (und wohl auch der Zulassungsstelle) versichert, dass diese Aufgaben das Auto selbst übernimmt.

ME korrelieren dabei der Entwicklungsstand und die Sorgfaltsanforderungen, die der Lenker anlegen muss: je autonomer das Fahrzeug, desto niedriger die Sorgfaltsanforderungen. Am Ende der Entwicklung wird den Lenker dann wohl nur mehr die Verpflichtung treffen, vor der Fahrt die technischen Vorrichtungen zu kontrollieren (Verschmutzung von Sensoren etc) und während der Fahrt im Notfall (sofern das noch möglich ist) einzugreifen.

2. Programmierer/Techniker/Hersteller

Nach der Verschuldenshaftung kommen als Anspruchsgegner außerdem der einzelne sorgfaltswidrig handelnde Programmierer/Techniker/Ingenieur sowie der Hersteller in Frage. Auch dabei ergeben sich aus der Autonomisierung des Fahrens keine besonderen Neuerungen:

Hat ein Programmierer zB eine Software vorwerfbar fehlerhaft erstellt oder ein Ingenieur den Einbau von nicht funktionsfähigen Umgebungssensoren veranlasst, kommt diese konkrete Person natürlich auch als Haftungsgegner in Frage. So unzweifelhaft der Anspruch gegen den einzelnen Programmierer/Ingenieur etc zusteht, so selten wird er wohl faktisch durchgesetzt werden (können). Die konkrete Person zu finden, die den unfallverursachenden Fehler zu verantworten hat, wird in vielen Fällen schwer möglich sein.⁷⁾

Um den Hersteller zur Haftung heranziehen zu können, müsste der Fehler dieser Einzelperson dem Hersteller zurechenbar sein. Dazu sind die allg bekannten Regeln über die Gehilfenzurechnung und den Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter heranzuziehen:

Während das Verhalten der Gehilfen gegenüber dritten Verkehrsteilnehmern dem Hersteller nur gem § 1315 (also fast nie)⁸⁾ zugerechnet wird, muss er sich seine Gehilfen im Verhältnis zu Vertragspartnern gem § 1313 a zurechnen lassen.

Vertragspartnern gleichgestellt – also Gehilfenzurechnung gem § 1313 a – werden Personen, denen gegenüber der Vertrag Schutzwirkungen entfaltet (die also vorhersehbar betroffen sind).⁹⁾ So ist zB der Endabnehmer eines Kfz vorhersehbar von dem Vertrag zwischen Hersteller und Zwischenhändler betroffen.¹⁰⁾

Allg lässt sich zur Verschuldenshaftung festhalten, dass Unfälle mit autonomen Fahrzeugen keine neuen Rechtsprobleme aufwerfen. Faktisch werden wohl die Haftungsfälle aufgrund einer Sorgfaltswidrigkeit des Lenkers abnehmen, während sich auf Ebene der Programmierer/Techniker (und wenn zurechenbar: Hersteller) mehr Möglichkeiten anbieten, schadenersatzpflichtig zu werden. →

2) Das WÜ erfuhr im Okt 2015 eine Änderung insofern, als fahrerunterstützende Systeme, die als technisch einwandfrei gelten, den Art 8 und 13 WÜ genügen sollen. Vgl *Hilgendorf*, Teilautonome Fahrzeuge: Verfassungsrechtliche Vorgaben und rechtspolitische Herausforderungen, in *Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz* (Hrsg), Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge (2014) 15 (23).

3) *Hilgendorf*, Automatisiertes Fahren und das Recht, ZVR 2015, 469 (470), erkennt richtig, dass diese Bestimmung nur die Mitgliedsländer verpflichtet. Hersteller und Fahrer sind nicht Normadressaten; schadenersatzrechtlich sind die Bestimmungen daher irrelevant.

4) <https://www.theguardian.com/technology/2012/may/09/google-self-driving-car-nevada> (Stand 16. 10. 2016); die Zulassung erfolgte in Nevada, USA, allerdings mit der Einschränkung, dass ein Eingriff des Fahrers im Notfall weiterhin möglich sein muss.

5) Vgl nur Verlagsbeilage zu Falter 26/16.

6) Wer Lenker eines Kfz ist, lässt sich im Moment noch leicht feststellen: derjenige, der die Kontrolle über das Kfz hat. Wird die Kontrolle irgendwann gänzlich an das (dann wirklich!) autonome Fahrzeug abgegeben, wird es allerdings auch keinen Lenker mehr geben, der sorgfaltswidrig handeln kann; vgl dazu *Templ*, Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kfz, ZVR 2016, 10 (11 f).

7) Man vergleiche nur die Situation im Abgasskandal bei VW: Trotz intensiver Aufklärungsversuche ist noch immer nicht restlos geklärt, wer innerhalb des Konzerns für die Abgasmanipulationen verantwortlich ist.

8) *Templ*, ZVR 2016, 10 (12); *Welser/Rabl*, PHG² (2004) Vor Rz 6.

9) Siehe nur *Karner* in *Koziol/Bydlinski/Bollenberger* (Hrsg), ABGB⁴ (2014) § 1295 Rz 19.

10) Schäden am Kfz selbst werden jedoch als bloße Vermögensschäden nicht ersetzt; vgl *Welser/Rabl*, PHG² Vor Rz 7 allg Rz 12.

C. EKHG

Daneben kennt die Rechtsordnung die verschuldens-unabhängige Haftung nach dem EKHG. Ein Haftungsfall nach dem EKHG liegt dann vor, wenn „beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, an seinem Körper oder seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt“ wird (§ 1 EKHG).

Mit dem EKHG wird eine Gefährdungshaftung statuiert: Der Betrieb von Kfz birgt weitreichende Gefahren (große Massen werden mit hoher Geschwindigkeit bewegt), ist aber erlaubt. Im Gegenzug für die Erlaubnis, diese gefährliche Tätigkeit ausüben zu dürfen, soll der Fahrzeughalter unabhängig von Verschulden und Rechtswidrigkeit haften.¹¹⁾

Sowohl diese Wertung (Gefährdungshaftung als Ausgleich für die Möglichkeit, sich schnell fortbewegen zu können) als auch die einzelnen Haftungsvoraussetzungen des EKHG (Unfall beim Betrieb eines Kfz) kommen auch bei selbstfahrenden Autos zur Anwendung:

Der bisherige Begriff des Unfalls – eine plötzliche Einwirkung auf einen Menschen oder eine Sache¹²⁾ – lässt sich genauso auf das autonome Fahren übertragen, wie die Frage, ob das Kfz in Betrieb war.

Voraussetzung für den Betrieb ist, dass „der Unfall mit einem jener Umstände zusammenhängt, welche die Gefährlichkeit [...] des Kfz ausmachen und deretwegen die verschuldensunabhängige Haftung statuiert wurde“.¹³⁾ Die Abgrenzung im Einzelfall ist schwer und die Rsp uneinheitlich.¹⁴⁾ Ob ein Kfz in Betrieb war, lässt sich beim autonomen Fahren unverändert schwer beurteilen. Festhalten kann man aber jedenfalls, dass die Parameter gleich bleiben.

Auch bzgl des Begriffs des Kfz gibt es keinen Neuerungsbedarf. Auch selbstfahrende Autos fallen unter § 2 Abs 2 EKHG (Kraftfahrzeuge, die „auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde“ überschreiten können) bzw § 2 Abs 1 Z 1 KFG („ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes [...] Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist [...]“).

Passiert also ein Unfall beim Betrieb eines autonomen Kfz, kommt das EKHG zur Anwendung. Schadenersatzpflichtig ist dann gem § 5 EKHG grds der Halter¹⁵⁾ – also die Person, die „die gefährliche Sache zum eigenen Vorteil einsetzt und die Möglichkeit hat, Gefahren [durch Reparatur/Wartung] abzuwenden.“¹⁶⁾

Ausgenommen ist eine Haftung aber gem § 9 EKHG, wenn „der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Vorrichtungen [...] des Kraftfahrzeugs beruhte“ (Abs 1). Davon wiederum ausgenommen sind Unfälle, bei denen sich die außergewöhnliche Betriebsgefahr eines Kfz verwirklicht (Abs 2).

In einem ersten Schritt kommt es also zur Haftungsbefreiung wegen eines unabwendbaren Ereignisses, wenn zwei Voraussetzungen vorliegen: Zum einen muss das Kfz technisch einwandfrei funktionieren, zum anderen muss jede erdenkliche Sorgfalt eingehalten worden sein.

War die Sphäre des Halters nach den eben aufgestellten Prämissen völlig mangelfrei, haftet er trotzdem, wenn sich die außergewöhnliche Betriebsgefahr des Kfz verwirklicht hat.¹⁷⁾ Geht die Gefahr über das normale Gefahrenpotential eines Kfz hinaus (also nicht bloß die Verwirklichung des Risikos, das sich aus großer Masse und hoher Geschwindigkeit ergibt), handelt es sich um außergewöhnliche Betriebsgefahr (zB Schleudern, Rutschen etc). Der Halter soll also für außergewöhnliche Eigentümlichkeiten des gefährlichen Betriebs haften.¹⁸⁾

Nach dem oben Ausgeführten ist also grds klar, dass auch der Halter eines selbstfahrenden Autos bei einem Unfall beim Betrieb eines Kfz schadenersatzpflichtig wird. Offen ist nur, wie sich die neuen Unfallvarianten des autonomen Fahrens (Softwarefehler, Cyberkriminalität, verschmutzte/nicht funktionierende Sensoren) auf die Frage nach einer Haftungsbefreiung gem § 9 EKHG auswirken:

Erkennt das autonome Fahrzeug aufgrund eines Softwarefehlers ein anderes Fahrzeug nicht rechtzeitig und fährt in der Folge darauf auf,¹⁹⁾ kommt eine Haftungsbefreiung nicht in Frage.²⁰⁾ § 9 EKHG verlangt für die Haftungsbefreiung, dass das Kfz technisch einwandfrei ist, was hier zweifelsfrei nicht der Fall ist.²¹⁾ Es liegt kein unabwendbares Ereignis gem § 9 EKHG vor; der Halter haftet.

Gleich zu beurteilen ist der Unfall, wenn die Software nicht fehlerhaft ist, sondern von einem Dritten manipuliert wurde (Hackerangriff). Die Frage, wer das „Versagen der Vorrichtungen“ verursacht hat, ist irrelevant. Es ist unerheblich, „aus welchem Grunde die Vorrichtungen versagen“. Ein Versagen liegt vielmehr immer schon dann vor, „wenn nicht die Wirkungen eintreten, die normal mit der Handhabung verbunden sind [...]. Der Grund für die Erfolgshaftung des Halters ist die erhöhte Betriebsgefahr, die mit dem motorisierten Verkehr verbunden ist.“²²⁾ Der Halter haftet also auch dann, wenn der Unfall aufgrund einer Manipulation der Software passiert.

11) *Apathy*, EKHG (1992) § 1 Rz 2. Keine Haftung besteht gegenüber Personen, die ohne Willen des Halters befördert wurden, sowie Personen, die beim Betrieb des Kfz tätig waren. Vgl §§ 3f EKHG sowie *Apathy*, EKHG § 3 Rz 1 ff.

12) *Apathy*, EKHG § 1 Rz 5.

13) *Apathy*, EKHG § 1 Rz 8.

14) *Spitzer*, Betrieb und Betriebsgefahr im EKHG, in FS Fenyves (2013) 331 (333 ff); *Danzl*, EKHG⁹ (2013) § 1 E 36 ff, jeweils mwN.

15) Außer in den Fällen des § 6 Abs 1 EKHG.

16) Vgl nur *Apathy*, EKHG § 5 Rz 1 ff; *Danzl*, EKHG⁹ (2013) § 5 Rz 2f; *Schauer* in *Schwimmann*, ABGB Praxiskommentar⁹ (2005) § 5 EKHG Rz 10.

17) *Perner/Spitzer/Kodek*, Bürgerliches Recht⁵ (2016) 365 f. Ausgenommen ist natürlich die Haftung gegenüber demjenigen, der diese außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgelöst hat.

18) *Apathy*, EKHG § 9 Rz 28 ff.

19) Vgl <https://www.tagesschau.de/ausland/google-auto-unfall-101.html> (Stand 30. 9. 2016).

20) Vgl auch *Solmecke/Jockisch*, Das Auto bekommt ein Update! – Rechtsfragen zu Software in PKWs – Zulassungs- und Haftungsfragen zu softwarebasierten Fahrzeugsystemen, MMR 2016, 359 (362 f).

21) Ob die Software nur in dem konkreten Moment versagt oder grds schlecht programmiert ist, ist irrelevant. Die Haftungsbefreiung ist in beiden Fällen ausgeschlossen (§ 9 Abs 1 EKHG).

22) EvBl 1955/246; zust *Apathy*, EKHG § 9 Rz 22; *Danzl*, EKHG⁹ § 9 E 31. Vgl die „Marderbiss-Fälle“: Wurden die Bremsschläuche von einem Marder durchgebissen, liegt auch kein unabwendbares Ereignis vor, weil es eben irrelevant ist, wer zu verantworten hat, dass das Kfz nicht einwandfrei ist; vgl *Danzl*, EKHG⁹ § 9 E 37.

Genauso wenig kommt eine Haftungsbefreiung in Frage, wenn das autonome Fahrzeug ein anderes Fahrzeug nicht erkennt, weil etwa Sensoren verschmutzt oder defekt waren. Ob man davon ausgeht, dass die Vorrichtungen versagen oder ob man dem Halter vorwirft, nicht jede erdenkliche Sorgfalt beachtet zu haben – seine Sphäre ist nie mangelfrei.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass auch das Haftungsregime des EKHG auf die technischen Entwicklungen im Verkehr vorbereitet ist. Wenn ein Unfall beim Betrieb eines autonomen Kfz passiert, haftet der Halter. Die Haftungsbefreiung gem § 9 EKHG wird in den durch die Benutzung autonomer Kfz neu auftretenden Fällen nicht zur Anwendung kommen. Geschehen Unfälle, die auf Probleme aufgrund der Autonomisierung des Kfz zurückzuführen sind, wird die Sphäre des Halters kaum mangelfrei sein, sodass kein unabwendbares Ereignis vorliegt.

D. Haftung des Halters gem § 19 Abs 2 EKHG?

Eine Haftung des Halters kommt aber nicht nur nach den Bestimmungen des EKHG in Frage. § 19 Abs 2 EKHG sieht vor, dass sich der Halter „*das Verschulden der Personen, die mit seinem Willen [...] beim Betrieb des Kraftfahrzeuges tätig waren*“, zurechnen lassen muss. Handelt also eine Person, die mit Willen des Halters beim Betrieb des Kfz tätig war, sorgfaltswidrig, wird dieses Verhalten dem Halter (in der allg Verschuldenshaftung!) zugerechnet.

Ganz grundsätzlich (und nicht explizit zum EKHG) wird aber diskutiert, ob auch für technische Hilfsmittel analog zur Gehilfenhaftung einzustehen ist. Die Gehilfenhaftung beruhe im Wesentlichen darauf, dass sich niemand durch den Einsatz von Gehilfen von seiner Haftung befreien dürfe. Dieser Grundgedanke sei auch beim Einsatz „technischer Gehilfen“ anwendbar: Wenn jemand technische Hilfsmittel (Maschinen/Roboter etc) einsetzt und daraus Vorteile zieht, solle er auch daraus entstehende Nachteile tragen und sich diese technischen Hilfsmittel im Schadensfall also zurechnen lassen müssen. Dogmatisch wird diese (umstrittene) Zurechnung auf eine Rechtsanalogie zu vor allem § 89e GOG, §§ 1313 a und 1315 ABGB gestützt.²³⁾

(Fast) alle Bestandteile, die ein Kfz zu einem autonomen Kfz machen, wären demnach wohl zurechenbare technische Hilfsmittel. Der Halter müsste sich diese gem § 19 Abs 2 EKHG analog immer zurechnen lassen (sie sind ja zweifelsfrei „*mit seinem Willen [...] beim Betrieb*“) und würde nach der Verschuldenshaftung haften.²⁴⁾

Schwierig ist freilich die Frage, wie weit der Begriff des technischen Hilfsmittels reicht: Wohl niemand würde die Bremse eines Kfz als technisches Hilfsmittel bezeichnen und dem Halter deren Versagen zurechnen. Zwischen der defekten Bremse und dem hochentwickelten Computerprogramm, das die volle Kontrolle über das Kfz hat, ist aber eine weite Spanne.²⁵⁾

Festhalten lässt sich an dieser Stelle nur, dass die Diskussion um die Zurechnung von technischen Hilfsmitteln als Gehilfen beim Einsatz selbstfahrender Au-

tos an Brisanz gewinnt; an der grundsätzlichen rechtlichen Problemstellung ändert sich durch die Einführung aber nichts.

E. PHG

Neben den Haftungsregimen der Verschuldenshaftung und der Gefährdungshaftung nach dem EKHG wird bei der Bewertung von Schadensfällen mit Beteiligung autonomer Kfz vor allem die Produkthaftung relevant. Wesentlicher Effekt der Einführung autonomer Fahrzeuge ist ja die Reduktion von Unfällen aufgrund menschlichen Versagens. Passieren in Zukunft dennoch Unfälle, werden dafür wohl häufiger technische Fehler verantwortlich sein.²⁶⁾ Das rückt den Hersteller als Haftungsgegner für Geschädigte ins Zentrum der Aufmerksamkeit – nach den Bestimmungen des PHG soll dieser verschuldensunabhängig für die Fehlerhaftigkeit seiner Produkte einstehen.

Wenn etwa ein selbstfahrendes Auto ein Hindernis nicht erkennt, nicht abbremst und darauf auffährt, haftet jedenfalls der Endhersteller nach dem PHG. Das Endprodukt „selbstfahrendes Auto“ ist zweifelsfrei fehlerhaft.²⁷⁾ Es wurde als selbstfahrend dargeboten (§ 5 Abs 1 Z 1 PHG); man darf also damit rechnen, dass das Auto selbständig Hindernisse erkennt und dann auch abbremst (§ 5 Abs 1 Z 2 PHG).²⁸⁾ Der Endhersteller haftet also und muss Personenschäden und Schäden an vom Auto verschiedenen, nicht unternehmerisch genutzten Sachen ersetzen.²⁹⁾ Die Haftung des Endherstellers ist also regelmäßig unproblematisch.

Daneben sieht das PHG aber noch eine Haftung des Teilerstellers vor. Bei dieser Haftung des Teilerstellers stellt sich ein altbekanntes Problem: Das, was ein Kfz zu einem autonomen Kfz macht, ist – verkürzt – dass Umgebungsinformationen gesammelt und verarbeitet werden und dann auf Basis dieser Informationen Befehle gegeben werden, was das Auto als Nächstes

23) Zum dogmatischen Fundament: *Kozioł*, Die Haftung der Banken bei Versagen technischer Hilfsmittel, ÖBA 1987, 3; *ders*, Grundfragen des Schadenersatzrechts (2010) 228 ff; ihm folgend *Karner* in KBB⁴ § 1313 a Rz 6. Dagegen *Kodek* in *Fasching/Konecny* § 251 ZPO Rz 26 mwN. Jüngst für eine Zurechnung, allerdings nur im vertraglichen Bereich, *Ondreasova*, Haftung für technische Hilfsmittel de lege lata, ÖJZ 2015, 443 (448 ff) mwN.

24) Der Begriff der Verschuldenshaftung ist hier nicht ganz präzise, da sich der Halter ja nicht das Verschulden, sondern das Versagen des technischen Hilfsmittels zurechnen lassen muss. Freilich kommt neben dieser „Verschuldens“haftung fast immer auch die Gefährdungshaftung nach dem EKHG zur Anwendung. Die Haftung gem § 19 Abs 2 EKHG analog wäre vor allem in den Fällen relevant, in denen die Haftungshöchstbeträge der Gefährdungshaftung überschritten werden bzw Personen geschädigt werden, denen gegenüber eine Haftung nach der Gefährdungshaftung ausgeschlossen ist.

25) *Kozioł*, ÖBA 1987, 3 (8), begründet die Lücke, die die analoge Zurechnung technischer Hilfsmittel notwendig macht, damit, dass „*heute die menschlichen Hilfskräfte so weitgehend durch Computer ersetzt werden, wie es für den Gesetzgeber der 3. TN auch nicht annähernd vorstellbar war*“. *F. Bydlinski*, System und Prinzipien des Privatrechts (Nachdruck 2013) 215 f, zieht die Grenze in den Fällen, „*wo im Zuge der technischen Entwicklung bestimmte Sachen [...] bisher von Menschen wahrgenommene intellektuelle Funktionen übernehmen*“.

26) *Gomille*, Herstellerhaftung für automatisierte Fahrzeuge, JZ 2016, 76 (76).

27) Vgl dazu und zu nach dem Stand der Wissenschaft und Technik nicht erkennbaren Fehlern *Schrader*, Haftungsfragen für Schäden beim Einsatz automatisierter Fahrzeuge, DAR 2016, 242 (243).

28) Siehe auch *Solmecke/Jockisch*, MMR 2016, 359 (363).

29) Siehe auch den Selbstbehalt § 2 Z 2 PHG.

machen soll. Die Verarbeitung dieser Informationen übernimmt dabei eine Software.

Hat der Endhersteller die Software von einem Teilerhersteller zugekauft, stellt sich die Frage, ob dieser Software-Teilerhersteller auch nach dem PHG haftet. Ein klassisches Produkt – also eine körperliche bewegliche Sache – ist die Software („*Information, die man der Hardware hinzufügen muss, damit das [...] Computersystem [...] nutzbar wird*“³⁰) eben nicht. Es stellt sich also die Frage, ob und wie weit für Software nach dem PHG gehaftet wird.

1. Haftung des Softwareherstellers?

Den Grundstein für die Diskussion, ob für Software nach dem PHG gehaftet werden muss, legt die (vollharmonisierende) Produkthaftungs-RL.³¹ Eine wirkliche Begründung für die Einschränkung der Produkthaftung auf körperliche Sachen findet sich dort nicht, was zu „*unvermeidlichen Widersprüchen*“ führt.³²

Die Begründungen für und wider eine Haftung sind daher breit gestreut und unterschiedlich. An dieser Stelle soll ein Überblick über die gängigsten Meinungen gegeben werden:

*Koziol/Apathy/Koch*³³ gehen zB in einem ersten Schritt davon aus, dass Hersteller von Informationsträgern (Handbücher, Wanderkarten, Datenträger etc) nicht nur für Schäden, die aufgrund der Körperlichkeit (zB explosiver Datenträger, giftiger Bucheinband) entstehen, haften, sondern auch für die darauf verfügbaren Informationen einstehen müssen. Die Erwartungen der Verbraucher richteten sich eben vor allem auf die darauf gespeicherten Informationen. Genau dieser Gedanke sei eben auch auf Software, die auf Datenträgern gespeichert ist, anzuwenden.³⁴

In einem zweiten Schritt argumentieren sie, dass es keinen Unterschied machen könne, ob Software auf einen Datenträger gespeichert sei oder auf andere Art digital übertragen würde. Software sei demnach Produkt iSd § 4 PHG, eine Haftung des Softwareherstellers demnach zu bejahen.

Im Grundsatz ähnlich argumentiert *G. Wagner*, wenn er annimmt, dass es sich „*auch dann um eine Schädigung durch ein Produkt [handelt], wenn nicht der Datenträger als solcher, sondern die darin verkörperte Information zu Schäden führt*“.³⁵ Eine Haftung für individuell hergestellte Software schließt er – weil bei dieser der Dienstleistungscharakter überwiege – aber aus. Bzgl nicht auf einen Datenträger gespeicherter Software verlangt er außerdem, dass diese „*zur dauerhaften Nutzung [also nicht nur online] zur Verfügung gestellt wird*“. Soll die Software beim Erwerber abgespeichert werden, „*ist dem Erfordernis der Verkörperung genüge getan*“.³⁶

Da die Steuerungssoftware wohl kaum individuell für ein einzelnes Fahrzeug hergestellt und jedenfalls dauerhaft zur Verfügung gestellt wird, steht auch nach dieser Ansicht einer Haftung des Softwareherstellers nach dem PHG nichts im Wege. Der Softwarehersteller haftet demzufolge unabhängig davon, ob der Softwarehersteller einen Datenträger mit darauf gespielter Steuerungssoftware liefert oder die Steuerungssoftware unmittelbar auf das autonome Fahrzeug spielt.

Genau danach differenziert hingegen *Oechsler*.³⁷ Wurde die Software „*mittels Datenfernübertragung [online] überspielt*“, komme eine Herstellerhaftung nach dem PHG mangels Produkteigenschaft nicht in Frage. Zu einer Haftung des Softwareherstellers kommt es ihm zufolge also nur in den Fällen, in denen die Steuerungssoftware auf einem Datenträger in Verkehr gebracht wird.

Ebenfalls restriktiver bei der Beurteilung von Software als Produkt sind *Welser/Rabl*.³⁸ Sie kommen immer dann zu einer Haftung des Softwareherstellers, wenn die Software „*durch elektronische Impulse [...] Geräte steuert*“ und „*die gespeicherte Information direkt (ohne Dazwischentreten eines die Information ‚befolgenden Verhaltens‘) zu Zerstörungen oder Beschädigungen führt*“.³⁹ Da die Steuerungssoftware eines autonomen Kfz genau den Zweck hat, mittels elektronischer Impulse das Fahrzeug zu steuern, würden aber auch *Welser/Rabl* eine Haftung des Softwareherstellers bejahen.

Es lässt sich also festhalten, dass eine Haftung des Softwareherstellers nach den aktuellen Lehrmeinungen⁴⁰ jedenfalls immer dann möglich ist, wenn dieser die Software auf einem Datenträger geliefert hat. Umstritten, aber wohl herrschend ist die Ansicht, nach der auch direkt auf das autonome Kfz überspielte Software als Produkt iS des PHG zu qualifizieren ist.⁴¹

2. Haftung des Softwareherstellers (Teilerherstellers) für Schäden am autonomen Kfz?

Ist die Frage nach der Anwendbarkeit des PHG bei Softwareherstellern geklärt, bleibt die Reichweite ihrer Haftung offen. Jedenfalls zu ersetzen sind Personenschäden sowie Schäden an – vom Kfz verschiedenen – Sachen, die nicht unternehmerisch genutzt werden. Jedenfalls nicht ersetzt werden etwaige Schäden an der Software selbst. Umstritten ist jedoch, ob Schäden an dem Endprodukt, also an dem autonomen Kfz (exklusive Software) vom Softwarehersteller (als Teilerhersteller)⁴² ersetzt werden müssen.

30) Siehe *Balzert*, Lehrbuch der Softwaretechnik: Basiskonzepte und Requirements Engineering³ (2009) 3 ff.

31) RL 85/374/EWG vom 25. 7. 1985, ABIL 1979/210, 3.

32) *Koziol/Apathy/Koch*, Österr Haftpflichtrecht III³ (2014) B Rz 28 ff.

33) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III³ B Rz 131 ff.

34) So auch SZ 70/202.

35) *G. Wagner* in MüKo, BGB⁶ (2013) § 2 ProdHaftG Rz 13.

36) *G. Wagner* in MüKo, BGB⁶ § 2 ProdHaftG Rz 13; so wohl weitgehend auch *Posch* in *Schwimmann*³ § 4 PHG Rz 10.

37) *Oechsler* in *Staudinger*, KomMr z BGB (2014 – Stand 31. 1. 2016) § 2 ProdHaftG Rz 65 ff mwN.

38) Sie verneinen die Haftung des Softwareherstellers, „*wenn der Fehler nur darin besteht, daß eine unrichtige Auskunft oder ein fehlerhafter Ratschlag erteilt wird*“. *Welser/Rabl*, PHG² § 4 Rz 11; iSd wohl auch *Teschner/Frietsch*, Produkthaftungsgesetz und EG-Produkthaftungsrichtlinie² (1990) Art 6 Rz 28.

39) *Welser/Rabl*, PHG² § 4 Rz 11. Keine Rolle spielt es ihnen zufolge, ob es sich um Standard- oder Individualsoftware handelt.

40) Zur älteren Lehre s die Nachw bei *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 2 ProdHaftG Rz 64.

41) In Ö jedenfalls *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III³ B Rz 137; *Posch* in *Schwimmann*³ § 4 PHG Rz 10; *Templ*, ZVR 2016, 10 (12 f); *Welser/Rabl*, PHG² § 4 Rz 11. In Deutschland *G. Wagner* in MüKo, BGB⁶ § 2 ProdHaftG Rz 16; aA *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 2 ProdHaftG Rz 67.

42) Eine Haftung des Endherstellers für das „Auto exklusive Software“ ist zumindest in Ö nach der hL ausgeschlossen. *Welser/Rabl*, PHG²

Gegen eine Haftung des Softwareherstellers in diesem Umfang wird ins Treffen geführt, dass ihn eine strengere Haftung als den Endhersteller treffen würde, wenn dieser die Software selbst entwickelt hätte. Dass Teilhersteller überhaupt nach den Bestimmungen des PHG haften, habe nicht den Zweck, „den Kreis der ersatzfähigen Schäden auszuweiten“, sondern nur dem Geschädigten mehr Schuldner zur Verfügung zu stellen. Außerdem sei in § 1 Abs 1 PHG nur „vom Fehler eines Produkts die Rede, ohne dass zwischen End- und Teilprodukt differenziert würde“.⁴³⁾

Für eine Haftung spricht, dass die Produkteigenschaft durch den Einbau in eine andere Sache nicht untergeht (§ 4 PHG).⁴⁴⁾ Der Teilhersteller habe das Teilprodukt – die Software – seinerseits durch Übergabe an den Endhersteller in Verkehr gebracht. Fehlerhaftes Produkt ist somit die Software – das „restliche Auto“ sei demnach eine davon „verschiedene Sache“ iSd § 1 Abs 1 PHG.⁴⁵⁾ Dass der Endhersteller in der Folge für weniger hafte als der Teilhersteller, sei auch unproblematisch – der Endhersteller habe im Gegensatz zum Teilhersteller das fehlerhafte Produkt eben „nicht (isoliert) in Verkehr gebracht“.⁴⁶⁾

Der OGH⁴⁷⁾ hat sich gegen eine Haftung des Teilherstellers aus den soeben angeführten Argumenten ausgesprochen. Demnach wäre auch eine Haftung des Softwareherstellers für Schäden am autonomen Kfz ausgeschlossen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass *Koziol/Apathy/Koch*⁴⁸⁾ diese Rspr jüngst in Frage gestellt haben und dass die endgültige Entscheidung beim EuGH liegt.⁴⁹⁾

3. Haftung bei Software-Updates?

Bereits behandelt wurde die Frage der Haftung, wenn das autonome Kfz bereits bei Inverkehrbringen durch den Endhersteller fehlerhaft war. Die Beurteilung wird noch komplexer, wenn das in Verkehr gebrachte Kfz fehlerfrei ist und erst durch ein Software-Update fehlerhaft wird.

Unproblematisch ist die Haftung des Software-Update-Herstellers, wenn man davon ausgeht, dass für Software nach dem PHG gehaftet wird.⁵⁰⁾ Spätestens mit dem Überspielen des Software-Updates auf das autonome Kfz wird das neue Produkt „Software-Update“ in Verkehr gebracht. Für daraus entstehende Fehler hat der Hersteller des Updates dann zu haften.⁵¹⁾

Problematischer ist die Haftung des Endherstellers. Er hat ein ursprünglich fehlerfreies Produkt in Verkehr gebracht, das erst in der Folge – durch das Update – fehlerhaft wird. Es kommt jetzt darauf an, ob das bloße Überspielen des Updates einen neuen Herstellungsvorgang darstellt, bei dem neue Risiken implementiert werden.

Bei der Frage, ob es sich um einen neuen Herstellungsprozess handelt, stellt die hL darauf ab, ob es sich um eine bloße Wartung oder Reparatur (dann keine neue Herstellung) handelt⁵²⁾ oder ob eine Generalüberholung stattgefunden hat (hier „könnte anders zu entscheiden sein“⁵³⁾ – also möglicherweise doch Herstellung eines neuen Produkts).

Anders formuliert das *G. Wagner*, der immer dann von einer Neu-Herstellung ausgeht, wenn „erheblicher

Einfluss auf die Sicherheitseigenschaften des Gegenstandes“ genommen und nicht bloß die ursprüngliche Funktionstüchtigkeit wiederhergestellt wird.⁵⁴⁾

Diese schwer greifbaren Formeln lassen sich am besten anhand eines Beispiels illustrieren: So hat Tesla im Oktober 2015 tw schon vorhandene Assistenzsysteme mittels Update zu einem Gesamtsystem (dem „Tesla-Autopiloten“) verknüpft. Dieser Tesla-Autopilot war nach dem Update in der Lage, teilautonom zu fahren.⁵⁵⁾ Ein Update, das derart weitreichende neue Funktionen implementiert, geht mE eindeutig über das Wiederherstellen der ursprünglichen Funktionstüchtigkeit hinaus. Tesla hat durch dieses Update „erheblichen Einfluss auf die Sicherheitseigenschaften“ des Kfz genommen und folglich ein neues Endprodukt (einen neuen Tesla) hergestellt.

Ein etwaiger von Tesla verschiedener Softwarehersteller müsste ohnehin für Fehler des Software-Updates (sofern man eine Anwendung des PHG auf Software bejaht) haften; in diesem Fall wäre mE aber auch Tesla als Hersteller eines neuen Endproduktes haftpflichtig (unabhängig davon, ob Software als Produkt iS des PHG qualifiziert wird – es wird ja das Endprodukt „autonomes Kfz“ neu hergestellt). Eine Haftung des Endherstellers des autonomen Kfz kommt also immer dann in Frage, wenn das Software-Update das Kfz so weitreichend verändert, dass man von einem neuen Herstellungsvorgang sprechen kann.

Neben dieser Haftung des Endherstellers für ein neues Endprodukt kommt aber auch eine Haftung als Anscheinshersteller des Softwareupdates in Frage.⁵⁶⁾ Erweckt der Endhersteller den Eindruck, das Software-Update selbst hergestellt zu haben, ist eine Haftung gem § 3 PHG möglich.⁵⁷⁾ Danach soll derjenige haften, der „als Hersteller auftritt“. Wirkt es etwa so, als ob Tesla das Update selbst hergestellt hat (obwohl es in Wirklichkeit zugekauft wurde), haftet Tesla als Anscheinshersteller des Software-Updates. →

§ 1 Rz 20 f; *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 96. Zur Diskussion in Deutschland (unter Berücksichtigung der *Schwimmschalter-E*) vgl *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 1 ProdHaftG Rz 10 ff; *G. Wagner* in *MüKo*, BGB⁹ § 1 ProdHaftG Rz 8 ff; *Welser/Rabl*, PHG² § 1 Rz 21.

43) *G. Wagner* in *MüKo*, BGB⁹ § 1 ProdHaftG Rz 12; s auch *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 1 ProdHaftG Rz 17; so auch *Welser/Rabl*, PHG² § 1 Rz 22 ff mwN.

44) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 96 ff, *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 1 ProdHaftG Rz 16, 20.

45) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 97.

46) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 98.

47) SZ 67/22.

48) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 96 ff.

49) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 99.

50) Siehe oben 5.a.

51) AA wohl *Oechsler* in *Staudinger* (Stand 31. 1. 2016) § 2 ProdHaftG Rz 65 ff mwN, da Softwareupdates wohl in den meisten Fällen „mittels Datenfernübertragung“ überspielt wird.

52) *G. Wagner* in *MüKo*, BGB⁹ § 4 ProdHaftG Rz 13; *Welser/Rabl*, PHG² § 3 Rz 15; *Sack*, Probleme des Produkthaftungsgesetzes unter Berücksichtigung der Produkthaftungs-Richtlinie der EG, JBl 1989, 615 (616).

53) *Welser/Rabl*, PHG² § 3 Rz 15.

54) *G. Wagner* in *MüKo*, BGB⁹ § 4 ProdHaftG Rz 13.

55) *Solmecke/Jockisch*, MMR 2016, 359 (361).

56) Wiederum unter der Voraussetzung, dass für Software nach dem PHG gehaftet werden kann.

57) *Koziol/Apathy/Koch*, HPR III⁹ B Rz 52.

F. Regress

An dieser Stelle lässt sich ein Zwischenfazit ziehen: Während die Verschuldenshaftung nach den allg Bestimmungen zurückgedrängt wird, gewinnen die verschuldensunabhängigen Haftungsregime nach dem EKHG und PHG an Bedeutung. Passieren Unfälle, die auf die Autonomisierung des Fahrzeugs zurückzuführen sind, stehen Geschädigten mehrere Haftungsgegner offen. Pauschalierend zusammengefasst haftet der Halter, weil ein Unfall beim Betrieb eines Kfz passiert und seine Sphäre nicht mangelfrei ist. Der Endhersteller des Produkts haftet, weil er ein fehlerhaftes selbstfahrendes Kfz in Verkehr gebracht hat. Abschließend kann auch noch ein Anspruch gegen einen vom Endhersteller verschiedenen Softwarehersteller bestehen.

Wen der Geschädigte dann konkret in Anspruch nimmt, kann er sich aussuchen. Selbstverständlich ist aber, dass die bloße Auswahl, bei wem der Geschädigte seinen Anspruch geltend macht, nicht über die endgültige Schadenstragung entscheiden kann.⁵⁸⁾

1. Hersteller des Endprodukts – Teilersteller

Unproblematisch ist der Regress innerhalb des PHG, also zwischen dem Endhersteller des autonomen Kfz und dem Teilersteller, der die fehlerhafte Software lieferte. § 12 Abs 1 PHG bestimmt dazu: „*Hat ein Ersatzpflichtiger Schadenersatz geleistet und ist der Fehler des Produkts weder von ihm noch von seinen Leuten verursacht worden, so kann er vom Hersteller des fehlerhaften [...] Teilprodukts Rückersatz verlangen.*“ Der Endhersteller kann sich bzgl geleisteter Schadenersatzzahlungen also jedenfalls beim Teilersteller regressieren.⁵⁹⁾

2. Halter – Hersteller

Das Regressverhältnis zwischen Halter und Hersteller wird sich faktisch meist auf Ebene der Versicherer abspielen, zumal sowohl der Hersteller⁶⁰⁾ als auch der Kfz-Halter⁶¹⁾ verpflichtet sind, Haftpflichtversicherungen abzuschließen.⁶²⁾ Relevante Norm für die Frage, wer den Schaden endgültig zu tragen hat, ist § 896 ABGB. Danach kommt es „*vorrangig auf das gegenseitige besondere Verhältnis*“ an.⁶³⁾

Auf der Suche nach dem besonderen Verhältnis landet man schnell beim Fahrzeugfehler, der sowohl für den Anspruch gegen den Halters als auch für den Anspruch gegen den Hersteller haftungsbegründende Ursache ist. Der Halter haftet, weil das Fahrzeug gem § 9 EKHG nicht mangelfrei ist, die Herstellerhaftung nach dem PHG wird erst durch diesen Fehler begründet.

Während aber die Haftung des Halters „*nur eine weitere, vom EKHG angeordnete, rechtliche Konsequenz der Fehlerhaftigkeit des Produkts*“ ist, stammt der Feh-

ler schon ursprünglich aus der Sphäre des Herstellers.⁶⁴⁾ Zu dieser Ursächlichkeit des Herstellers für den Fehler kommt noch hinzu, dass der Halter ja sogar selbst aufgrund eben dieses Fehlers anspruchsberechtigt sein kann.⁶⁵⁾ Im Endeffekt hat daher immer der Hersteller den Schaden zu tragen.⁶⁶⁾

G. Fazit

Es lassen sich somit folgende Punkte festhalten:

- Einhergehend mit einem Rückgang von Unfällen aufgrund menschlichen Versagens wird auch die Verschuldenshaftung des Lenkers an Bedeutung verlieren.
- Keine Änderungen erfährt die Gefährdungshaftung des Halters nach dem EKHG. Dieser haftet für Unfälle beim Betrieb von autonomen Kfz. Passieren im Zusammenhang mit der Autonomisierung Unfälle, ist eine Haftungsbefreiung des Halters gem § 9 EKHG regelmäßig ausgeschlossen („*Fehler in der Beschaffenheit, Versagen der Verrichtungen*“).
- Neben der Haftung des Halters wird meist eine Haftpflicht des Fahrzeugherstellers gemäß den Bestimmungen des PHG bestehen. Neue Brisanz erhalten schon lange diskutierte Themen wie die Frage der Produkteigenschaft von Software etc.
- Haften Halter und Hersteller solidarisch, muss letzten Endes der Hersteller alle Schäden tragen.
- Wirtschaftlich verschiebt sich die Ersatzpflicht durch die Einführung von autonomen Fahrzeugen fast komplett auf die Hersteller. Die Halter – bzw deren Kfz-Haftpflichtversicherungen – können die Schäden fast immer auf die Hersteller – bzw deren Produkthaftpflichtversicherungen – überwälzen. Interessant wird dabei vor allem, wie die Versicherungswirtschaft auf diese Neuverteilung der Haftung reagiert.

58) OGH 20. 1. 1996, 1 Ob 555/95.

59) *Perner in Fenyves/Kerschner/Vonkilch*, Klang³ (2008) § 896 ABGB Rz 25, 46; *Posch in Schwimann*³ § 12 PHG Rz 3; *Welser/Rabl*, PHG² § 12 Rz 7f.

60) Vgl § 16 PHG, der nicht zwingend den Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorsieht, sondern auch Vorsorgen „*in anderer geeigneter Weise*“ zulassen will. Vgl dazu *Kozioł/Apathy/Koch*, HPR III² B Rz 88 ff.

61) § 59 Abs 1 lit a KFG.

62) Dass diese Regressansprüche keine bloßen Vermögensschäden und ein Regress auch zwischen den Versicherern möglich ist, s OGH 19. 10. 2006, 2 Ob 78/06v SZ 2006/160.

63) OGH 3. 9. 2009, 2 Ob 66/09h.

64) OGH 3. 9. 2009, 2 Ob 66/09h; OGH 19. 10. 2006, 2 Ob 78/06v.

65) Siehe oben E.

66) *Jänich/Schrader/Reck*, Rechtsprobleme des autonomen Fahrens, NZV 2015, 313 (318); *Lutz*, Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung, NJW 2015, 119 (120 f). Im Verhältnis zwischen Halter und Geschädigtem ist klar, dass der Halter – aus seiner gefährlichen Tätigkeit entstehende – Schäden tragen muss. Im Verhältnis des Halters zum Hersteller ist aber auch klar, wessen Sphäre für die Schäden ursächlich ist. Immerhin ist der Hersteller auch gegenüber dem Halter (sollte dieser aufgrund des Fehlers auch geschädigt sein) ersatzpflichtig, s oben E.



→ In Kürze

Der Beitrag zeigt, dass die Einführung des autonomen Fahrens keine neuen Rechtsprobleme mit sich bringt. In manchen Bereichen gewinnen altbekannte Fragen

(Software, Software-Updates, Zurechnung von Maschinen) an Brisanz. Die österr Rechtsordnung kommt aber zu sachgerechten Ergebnissen und ist auf diese technische Neuerung gut vorbereitet.

→ Zum Thema**Über den Autor:**

Mag. Maximilian Harnoncourt ist Universitätsassistent am Institut für Zivil- und Unternehmensrecht der WU Wien, Lehrstuhl Prof. Martin Spitzer.

Kontaktadresse: Welthandelsplatz 1/D3, 1020 Wien.

E-Mail: maximilian.harnoncourt@wu.ac.at

Vom selben Autor erschienen:

Kostenersatz, Insolvenz und Rechtsschutzversicherung, JBI 2015, 693; Der Parteiantrag auf Normenkontrolle – die Gesetzesbeschwerde, ZfV 2015, 263; Eigentumsvorbehalt, Vermengung und Individualisierbarkeit, ÖJZ 2014, 488 (gem mit Spitzer).

Literatur:

Apathy, EKHG (1992).

→ Literatur-Tipp

Danzi, EKHG⁹ (2013)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter

www.manz.at

