



# Haftung beim automatisierten Fahren

# Gliederung



- I. Automatisierungsstufen**
- II. Rechtsrahmen**
- III. Haftung von Fahrzeughalter und Fahrzeugführer**
- IV. Herstellerhaftung**
- V. Alternative Modelle**
- VI. Fazit**

# Automatisierungsstufen

- **Es gibt verschiedene Automatisierungsstufen:**
  - Stufe 0 – Driver Only, keinerlei Fahrerassistenzsysteme (FAS)
  - Stufe 1 – Assistiert, FAS übernehmen einzelne Aufgaben
  - Stufe 2 – Teilautomatisiert, Quer- und Längsführung, dauerhafte Überwachung
  - Stufe 3 – Hochautomatisiert, technisch keine dauerhafte Überwachung mehr erforderlich
  - Stufe 4 – Vollautomatisiert, Fahrzeug übernimmt für bestimmte Anwendungsbereiche alle Fahraufgaben
  - Stufe 5 – Fahrerlos/Autonom, Alle Fahraufgaben von Start bis Ankunft
- **Ab der Stufe 2 wird gewöhnlich von automatisierten Pkw gesprochen, sie sind bereits verfügbar**

# Rechtsrahmen

---

- **International**

- Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968
- Standardisierung von Verkehrsregeln
- 2016 hinsichtlich automatisierter Fahrsysteme angepasst
- Zulässig, solange übersteuerbar und abschaltbar

- **National**

- Straßenverkehrsgesetz
- Im Juni 2017 hinsichtlich automatisierter Fahrsysteme angepasst
- Automatisierte Pkw sind demnach prinzipiell zulässig, solange ein Fahrzeugführer das System überwacht

# Haftung von Fahrzeughalter und Fahrzeugführer

- **Fahrzeughalter**

- Verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung gem. § 7 I StVG
- Exkulpation gem. § 7 II StVG nur bei höherer Gewalt
- Bleibt auch bei automatisierten Pkw nach überzeugender Ansicht anwendbar

- **Fahrzeugführer**

- Haftung gem. § 18 I 1 StVG
- Verschulden ist erforderlich, wird aber gem. § 18 I 2 StVG vermutet
- Auch der Nutzer eines automatisierten Pkw ist Fahrzeugführer, § 1a IV StVG
- Verschulden (+), wenn er seine Wahrnehmungs- und übernahmebereitschaftspflicht gem. § 1b StVG verletzt

# Herstellerhaftung

- **Derzeit geringe Relevanz, wird aber zunehmen**
- **Haftungsszenario: Geschädigter → Halter/Versicherung → Hersteller**
- **Zwei Säulen der Produkthaftung: § 823 I BGB und das ProdHaftG, sie überschneiden sich weitgehend**
- **Der Hersteller haftet, wenn sein Produkt einen Fehler hat und der Fehler zu einem Schaden führt**
- **Wann liegt ein Produktfehler vor? Einteilung in Fehlerkategorien, Konstruktions-, Fabrikations-, Instruktionsfehler**

# Herstellerhaftung

- **Konstruktionsfehler: Der automatisierte Pkw ist schon seiner Konstruktion nach gefährlich, der Bauplan ist falsch (Meist ganze Serie betroffen)**
- **Fabrikationsfehler: Das Produkt wird vom Bauplan abweichend hergestellt (Meist Einzelteil betroffen)**
- **Instruktionsfehler: Trotz ordnungsgemäßer Konstruktion und Fabrikation verbleiben Gefahren, auf die nicht hingewiesen wird**
- **Wie ist der Sorgfaltsmaßstab zu bestimmen?**
  - Absolute Sicherheit kann nie erwartet werden
  - Menschlicher Fahrer als Vergleich geeignet?
  - Reine Kosten-Nutzen Abwägung? Psychologischer Aspekt!

# Herstellerhaftung

- **Die größte Bedeutung haben Konstruktionsfehler, sie betreffen potentiell Millionen von Fahrzeugen**
- **Wie weit geht die Produktbeobachtungspflicht?**
  - Fehlerfreie Software ist nach dem jetzigen Stand der Technik nicht programmierbar
  - Das führt aber nicht zu einer Entlastung des Herstellers, sondern er muss das Produkt nach der Inverkehrgabe umso intensiver beobachten
  - Wie muss der Hersteller mit entdeckten Fehlern umgehen?
  - Zukünftige Produktion anpassen? Warnung? Rückruf? Patch? Kosten?
  - Was ist mit Software, die mit künstlicher Intelligenz ausgestattet ist, sich nach der Inverkehrgabe also noch weiter entwickelt?



# Alternative Modelle

- **Die elektronische Person**

- Weitere Rechtspersönlichkeit neben natürlicher und juristischer Person
- Sie soll selbst für von ihr verursachte Schäden haften
- Vermögen soll sie selbst durch Mobilitätsdienste erwirtschaften
- Haupteinwand: Es wird immer eine dahinterstehende, wirtschaftlich berechnete bzw. interessierte Person oder Gesellschaft geben. Der Mehrwert wäre also gering.
- Strafrechtliche Verantwortlichkeit?

# Alternative Modelle

- **Haftungersetzung durch Versicherungsschutz**

- Ein herstellerfinanzierter Geldpool soll die Herstellerhaftung ablösen
- Sachverhaltsaufklärung soll entbehrlich werden, dadurch sollen Kosten eingespart werden
- Außerdem soll das Vertrauen in die neue Technik gestärkt werden
- Aber gewichtige Einwände
  - Schadensprävention (*moral hazard*)
  - Trotzdem Sachverhaltsaufklärung erforderlich (Strafrecht, Owi, Versicherungsmissbrauch)
  - Politische Durchsetzbarkeit (Warum geölte Maschine aus der Bahn werfen?)
  - Praxis zeigt, dass Haftungersetzung durch Versicherungsschutz die Versicherten massiv zum Missbrauch des Systems anreizt

# Fazit

---

- **Bis zum vollautomatisierten Fahren dürfte das geltende Recht für einen angemessenen Haftungsausgleich sorgen**
- **Ab dem autonomen Fahren muss der Gesetzgeber tätig werden, sowohl für die Zulässigkeit als auch für die Haftung**
- **Die Herstellerhaftung bedarf noch Feinjustierung durch Rechtsprechung und Wissenschaft**
- **Thereotisch diskutierte Alternativen scheinen nicht tragfähig zu sein**