CASTON

INTERNATIONAL LAW & BUSINESS INFORMATION | PUBLISHED BY HERFURTH & PARTNER | SINCE 1988 | CASTON COMPACT

Haftung beim Autonomen Fahren

Marc-André Delp, M.L.E., Rechtsanwalt in Hannover

No 368 | AUGUST 2016 | APRIL 2017

Der Rechtsrahmen für autonomes und automatisiertes Fahren sowie die verschiedenen Automatisierungsstufen und die Zulassungsproblematik derartiger Fahrzeuge sind in der Darstellung des Rechtsrahmens beim autonomen Fahren beleuchtet worden. Daneben stellen sich aus juristischer Sicht insbesondere Fragen zur Haftung, Datensicherheit und Datenschutz beim automatisierten / autonomen Fahren.[1]

Beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges kommen der Fahrer, der Halter, aber auch Service-Provider sowie der Hersteller als Haftende in Betracht. Der Opferschutz soll damit bestmöglich gewährleistet werden. Im Folgenden sollen verschiedene Haftungsfragen dargestellt werden.

Haftung des Fahrzeughalters

Primär haftet der Halter eines Kraftfahrzeuges gegenüber dem Geschädigten. Die Haftung des Halters gemäß § 7 Straßenverkehrsgesetz greift verschuldensunabhängig ein, der Ausgleich für den Geschädigten erfolgt in der Regel über die Versicherung des Halters, zu deren Abschluss der Fahrzeughalter gemäß § 1 ff. PflVG verpflichtet ist.

Haftung des Fahrers

Nach § 18 Straßenverkehrsgesetz haftet der Fahrer eines Fahrzeugs, jedoch ist diese Haftung verschuldensabhängig. Das Vorliegen des Verschuldens wird zunächst vermutet, der Fahrer kann sich jedoch entlasten und die Vermutung widerlegen, wenn der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht wurde, z.B. wenn er sich im Verkehr richtig verhalten und die Regeln eingehalten hat.

Ist die Verantwortung in der Stufe 0, dem „Drivers only"-Fahren dem Fahrer als Führer des Fahrzeuges zuzurechnen, so stellen sich die Haftungsfragen mit den zunehmenden Stufen der Automatisierung und der Frage, wer die Verantwortung für das Fahrzeug trägt. Auch beim Einsatz von Assistenzsystemen wird noch kein Einfluss auf die Eigenschaft des Fahrers als Fahrzeugführer zu gelten gesehen.

Bei hochautomatisiertem Fahren stellt sich aber die Frage nach der zivilrechtlichen Verantwortung. Es ist aufgrund der Tätigkeiten des Systems zu prüfen, ob eine Verantwortlichkeit des Fahrers vorliegt, oder ob ein Fehler in der automatischen Steuerung vorliegt und damit möglicherweise ein Produktfehler mit daraus resultierender Herstellerhaftung vorliegen kann. Hier deutet sich eine Verschiebung der Rollenverteilung zwischen dem Fahrer und dem automatisierten Fahrsystem an. Der Fahrer in den automatisierten Fahrstufen könnte aufgrund der automatisierten Fahrfunktionen nicht mehr als Fahrzeugführer / Fahrer anzusehen sein, womit seine Haftung nach § 18 Straßenverkehrsgesetz entfallen würde.

Nach dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung bleibt der Fahrer aber weiterhin Fahrzeugführer, auch

[1] Aus der Reihe: Rechtsrahmen für Autonomes Fahren, Haftung beim Autonomen Fahren, Daten in Intelligenten Fahrzeugen (Juli-September 2016, aktualisiert April 2017)

wenn er eine automatisierte Fahrzeugfunktion verwendet und das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert. Die Haftungsentlastung hängt von der Datenaufzeichnung eines Datenspeichers (der sogenannten Black Box) ab. Danach soll sich unter anderem feststellen lassen, ob zum Zeitpunkt eines Unfalls Fahrer oder System das Fahrzeug gesteuert haben oder ob das System den Fahrer zur Übernahme der Kontrolle über das Fahrzeug aufforderte und dies ignoriert wurde.

Hinzu kommt das Problem der Beherrschbarkeit. Die Fahrzeuge können über das System gesteuert werden, jedoch kann der Fahrer noch jederzeit eingreifen und das System übersteuern. Fahrfehler können dabei vom Fahrer oder vom System verursacht werden. Letztendlich wird es hier zu Beweisschwierigkeiten kommen, ob im konkreten Fall der Fahrer oder das System das Fahrzeug geführt hat. Die Haftungsfrage könnte sich unabhängig von dem Vorliegen eines Fehlers in den prozessualen Bereich verschieben mit der Frage der Nachweisbarkeit des Fehlers und wer dieses nachweisen muss. Sofern hierzu Datenaufzeichnungen im Kraftfahrzeug vorgenommen und gespeichert werden ist zu prüfen, wem diese Daten gehören und wer ein Zugriffsrecht auf diese Daten speziell im Falle eines Unfalls hat.

Der Gesetzesentwurf regelt, dass die zuständigen Stellen den Zugriff auf die Daten haben, aber auch Dritte wenn sie glaubhaft machen, dass Daten zur Abwehr / Geltendmachung von Rechtsansprüchen erforderlich sind und das ein Fahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an dem Ereignis beteiligt war. Gefordert wird derzeit nur die Glaubhaftmachung.

Wenn der Fahrer beim hochautomatisierten Fahren eine Nebentätigkeit ausüben darf, wird er im Falle eines Unfalls unter Umständen auch nicht als Zeuge zur Verfügung stehen, wenn das System das Fahrzeug geführt und der Fahrer sich auf seine Nebentätigkeit konzentriert hat. Zivilrechtlich stellt sich damit die Frage, ob es zu einer Haftungsverschiebung zu Lasten der Hersteller kommen wird und ob diese angemessen wäre. Dabei sind die aktuellen Rechtsvorschriften zu überprüfen und ggf. sind ergänzende Rechtsvorschriften notwendig. In diesem Falle wäre der Gesetzgeber gefordert. Forderungen werden bereits geäußert, dass im Falle der zunehmenden Automatisierung die Fahrzeughersteller für Unfälle haften müssten und die Halter dafür aus der Verantwortung genommen werden müssten.

Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde im Jahre 2015 bereits empfohlen, dass ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb der Fahrer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch von Sanktionen und der Fahrerhaftung freizustellen sei. Allerdings dürfe der Opferschutz unter einer derartigen Haftungsverschiebung nicht leiden.
Eine derartige Haftungsfreistellung des Fahrers sieht der Gesetzesentwurf nicht vor.

Herstellerhaftung

Der Hersteller eines Kraftfahrzeuges hat für technische Fehler, Produktfehler oder technisches Versagen einzustehen. Er kann vom Geschädigten im Rahmen der Produkt- und Produzentenhaftung in Anspruch genommen. Versagt das System als Produkt und resultiert daraus als Folge des Produktfehlers ein Schaden, so greift das Produkthaftungsgesetz ein und der Hersteller haftet für den Schaden. Das Produkthaftungsgesetz geht von einer verschuldensunabhängigen Haftung aus.

Die Produzentenhaftung im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB setzt beim Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produkts an unter dem Gesichtspunkt der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht die von seinem Produkt ausgehenden Gefahren im Rahmen des technisch Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren gering zu halten.

Beim automatisierten Fahren wird ein erheblicher Einfluss des Herstellers auf die wesentliche Längs- und Quersteuerung des Fahrzeugs gesehen. Der Einfluss des Menschen auf die Fortbewegung des Fahrzeugs nimmt hingegen mit zunehmender Automatisierung ab. Daher ist in diesem Zusammenhang eine Ausdehnung des Verantwortungsbereichs des Herstellers zu erwägen. Mit zunehmender Automatisierung könnte das Risiko des Herstellers im Rahmen von Produkt- oder Produzentenhaftung in Anspruch genommen zu werden steigen. Da mit zunehmender Automatisie-

rung die Wahrscheinlichkeit einer Haftung des Fahrzeugführers abnimmt, könnte eine Haftungsausweitung zu Lasten des Herstellers erfolgen. Überdies steigen die Erwartungen der Produktnutzer an die selbständige und unfallfreie Bewältigung des Verkehrsgeschehens durch das Fahrsystem. Dies zu gewährleisten könnte im Produktrisikobereich des Herstellers liegen. Gleichwohl werden Ansichten vertreten, dass Hersteller die Haftungsverschiebung zu ihren Lasten auf sich nehmen werden, da das wirtschaftliche Interesse an der Entwicklung der Systeme (und damit auch der zu erwartende Umsatz) überwiegen.

Ein weiterer sich hieraus ergebender Aspekt sind die Fragen der Kosten, sollte der Hersteller in den Fokus der zivilrechtlichen Verantwortung geraten. Ein Hersteller wird ein ihm auferlegtes verstärktes Haftungsrisiko im Verkaufspreis mit berücksichtigen, was zu einer Verteuerung des Kraftfahrzeuges führen wird. Dieses wiederum könnte die Absatzchancen des Kraftfahrzeuges beeinträchtigen. Hingegen darf aber nicht übersehen werden, dass der Hersteller mit Einsatz von automatisierten Systemen auch neue Kunden und somit neue Absatzchancen erschließen kann, womit sich ein wirtschaftliches Plus erzielen lässt. Und je weiter die Automatisierung voranschreitet und die Systeme durch den Hersteller verbessert werden, desto größer könnte der Kaufanreiz beim Kunden werden.

Haftung von Service Providern

Die zunehmende Vernetzung und Automatisierung der Fahrzeuge mit einhergehenden Zugriffsmöglichkeiten beispielsweise per Smartphone auf Informationen und Funktionen eines Fahrzeuges führen dazu, dass auch die Haftung der Service Provider in diesem Kontext zu klären und möglicherweise neu zu definieren ist. Service Provider müssen technische Sicherungsmaßnahmen vornehmen, damit keine Unbefugten Zugriffe auf Daten erhalten. Gerade die in der Presse aufgetauchten Hackerangriffe zeigen, dass durch die Vernetzung neue Angriffsmöglichkeiten und Manipulationsmöglichkeiten bestehen. Sollte ein derartiger Zugriff auf ein automatisiertes Fahrzeug und seine Daten erfolgen, so stellt sich die Frage, ob dafür der Hersteller des Fahrzeuges zu haften hat oder ob ein entsprechender Provider in Haftung genommen werden kann. Liegen die Risiken im oder außerhalb des Machtbereichs des Herstellers?

Strafrechtliche Verantwortung

Aus strafrechtlicher Sicht ist der Fahrer für die Führung des Fahrzeuges verantwortlich. Bei Sorgfaltspflichtverletzungen oder Fehlern im Straßenverkehr drohen Ordnungswidrigkeiten, Bußgelder und strafrechtliche Sanktionen. Beim hochautomatisierten Fahren muss der Fahrer das Fahrzeug nicht mehr ständig überwachen. Damit kann es unter Umständen an einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Fahrers für Fehler aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges fehlen, wenn dem Fahrer keine Sorgfaltspflichtverletzung vorzuwerfen ist. Als Konsequenz stellt sich für diesen Fall die Frage nach der strafrechtlichen Verantwortung, falls der Fahrer selbige nicht zu tragen hat. Hier könnte über eine strafrechtliche Haftung des Herstellers des Kraftfahrzeuges nachzudenken sein. Jedoch gibt es im deutschen Recht kein Unternehmensstrafrecht. Es müssen vielmehr Personen identifiziert werden, die für das strafrechtliche oder ordnungswidrige Verhalten zur Verantwortung zu ziehen sind. Ist dies nicht möglich, so könnte das Ergebnis sein, dass die Bedeutung der strafrechtlichen Haftung in Zukunft abnehmen wird und es möglicherweise auch keine Person gibt, die in einzelnen Situationen strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden kann.

Ethische Problematik

Verstärkt diskutiert wird auch die ethische Problematik des automatisierten/ autonomen Fahrens. In Situationen, in denen Unfälle unvermeidlich sind, wird ein Fahrer eine Entscheidung aufgrund der vorliegenden Situation treffen und treffen müssen. Kann ein Unfall mit einem jüngeren Fußgänger nur vermieden werden, wenn das Fahrzeug stattdessen einen älteren Fußgänger verletzt, so wird der Fahrer im Bruchteil von Sekunden diese Abwägung treffen (müssen). Bei einem System, dass das Fahrzeug steuert, liegt die Problematik darin, dass diese Entscheidung nicht intuitiv getroffen werden kann. Das System befolgt nur

das, was im Vorfeld in das Fahrzeug / System einprogrammiert wurde. Das bedeutet aber, dass sich für einen derartigen Fall im Vorfeld der Hersteller des Systems diese Abwägungsfrage wird stellen müssen und eine derartige Programmierung wird vornehmen müssen. Dies könnte neben der ethischen Problematik auch strafrechtlich relevant sein. Hier muss und wird es noch Diskussionsbedarf geben, einheitliche Regelungen sind notwendig. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass die Systeme ständig weiterentwickelt werden.

Versicherung von Haftungsschäden

Die Versicherer sind bei der Entwicklung des automatisierten Fahrens auf neue Versicherungssysteme angewiesen. Denn vollautomatisierte Fahrzeuge werden in Zukunft auch versichert. Die steigende Verkehrssicherheit könnte in Zukunft zu niedrigeren Beitragseinnahmen in der Haftpflicht führen, die Schadenshöhe dürfte bei Unfällen mit beispielsweise vollautomatisierten Fahrzeugen angesichts der Reparatur der kostspieligen Automatisierungssystem und Technik aber deutlich teurer werden. Neue Versicherungsmodelle wie „Pay per-Use“, also Versicherungen für einzelne Fahrten, könnten ein neues Versicherungsmodell darstellen.
Mit dem automatisierten oder autonomen Fahrzeug wird sich die Art der Risiken in der Versicherung ändern. Verantwortlich im Sinne der Versicherung wird nicht mehr notwendigerweise der Autonutzer sein, sondern eventuell auch der Hersteller oder Diensteanbieter.

Fazit

Zusammenfassend sind für das automatisierte Fahren die rechtlichen Grundlagen und Verantwortlichkeiten zu klären sind, damit Rechtssicherheit unter allen Beteiligten besteht und die Techniker und Ingenieure einen klaren Rahmen der Verantwortlichkeit vorgegeben bekommen.

caston.info

Beiträge zu Recht & Wirtschaft International finden Sie kostenfrei im Internet bei caston.info. Unsere Titelliste erhalten Sie auch per Mail.

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

HERFURTH & PARTNER Rechtsanwaltsgesellschaft mbH
Luisenstr. 5, D-30159 Hannover
Fon 0511-30756-0 Fax 0511-30756-10
Mail info@herfurth.de, Web www.herfurth.de

Hannover · Göttingen · Brüssel
Member of the ALLIURIS GROUP, Brussels

REDAKTION

Leitung: Ulrich Herfurth, Rechtsanwalt, zugelassen in Hannover und Brüssel (verantw.)

Mitarbeit: Angelika Herfurth, Rechtsanwältin, FA Familienrecht; Sibyll Hollunder-Reese, M.B.L. (HSG), Rechtsanwältin; Marc-André Delp, M.L.E., Rechtsanwalt; Martin Heitmüller, Rechtsanwalt, Maître en Droit (FR); Günter Stuff, Steuerberater; Xiaomei Zhang, Juristin (CN), Mag. iur. (D); Dennis Jlussi, Rechtsanwalt; Sabine Reimann, Rechtsanwältin (D); Araceli Rojo Corral, Abogada (ES); Thomas Gabriel, Rechtsanwalt; JUDr. Yvona Rampáková, Juristin (CR); Dr. Jona Aravind Dohrmann, Rechtsanwalt; Prof. Dr. jur. Christiane Trüe LL.M. (East Anglia); Cord Meyer, Jurist und Bankkaufmann; Dr. jur. Reinhard Pohl, Rechtsanwalt (D); Elena Duwensee, Juristin (RU), Master of Law (RU).

KORRESPONDENTEN

u.a. Amsterdam, Athen, Barcelona, Brüssel, Budapest, Bukarest, Helsinki, Istanbul, Kiew, Kopenhagen, Lissabon, London, Luxemburg, Lyon, Mailand, Madrid, Moskau, Oslo, Paris, Prag, Sofia, Stockholm, Warschau, Wien, Salzburg, Zug, New York, Toronto, Mexico City, Sao Paulo, Buenos Aires, Dubai, Kairo, New Delhi, Bangkok, Singapur, Peking, Shanghai, Tokio, Sydney, Johannesburg

VERLAG

CASTON GmbH, Law & Business Information
Luisenstr. 5, D-30159 Hannover,
Fon 0511 - 30756-50 Fax 0511 - 30756-60
Mail info@caston.info Web www.caston.info

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen; die Haftung ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Herausgeber.