

September 2018

6. Jahrg.

Seite 81 – 185

RAW

2

Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft
Unternehmen | Technologie | Beratung

HERAUSGEBER

Forschungsinstitut für
Automobilrecht GmbH
Donaustr. 6
85049 Ingolstadt

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,
Amtschef des Bayerischen
Staatsministeriums der Justiz, München

Professor Dr. Jobst-Hubertus Bauer,
Rechtsanwalt, Gleiss Lutz, Stuttgart

Detlev Böenkamp, Rechtsanwalt,
Chefsyndikus Hella KGaA Hueck & Co.,
Lippstadt

Professor Dr. Markus Gehrlein,
Richter am IX. Zivilsenat des
Bundesgerichtshofes, Karlsruhe

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,
Attorney-at-Law, Freshfields Bruckhaus
Deringer LLP, München

Dr. Peter Gladbach,
Rechtsanwalt, Audi AG, Ingolstadt

Professor Dr. Christian Heinrich,
Katholische Universität
Eichstätt-Ingolstadt

Professor Dr. Thomas Klindt,
Rechtsanwalt, Fachanwalt für
Verwaltungsrecht, Noerr LLP, München

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,
Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner,
Aachen

Professor Dr. Hanns Prütting, Institut
für Verfahrensrecht, Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,
Rechtsanwalt, Steuerberater, FOM
Hochschule, Essen

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek, München

Dr. Martin Wagener, Rechtsanwalt,
General Counsel der Audi AG, Ingolstadt

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Martina Schlamp

5 JAHRE
RAW

- Dr. Martina Schlamp
- 81 **5 Jahre RAW – Automobilrecht der Zukunft**
Prof. Dr. Dr. Eric Hilgendorf
- 85 **Offene Fragen der neuen Mobilität: Problemfelder im Kontext von automatisiertem Fahren und Recht**
Dr. Benedikt Wolfers, M.A.
- 94 **Regulierung und Haftung bei automatisiertem Fahren: zwei Seiten einer Medaille?**
Dr. Angelika Christoph
- 103 **Die Zukunft der Autoversicherung**
Felix Sedlmaier und Christian Alexander Mayer
- 113 **Fahrverbote für Dieselfahrzeuge – eine Bestandsaufnahme**
Dr. Ulrich Becker und Kathrin Kussnik
- 119 **Angemessene Geheimhaltungsmaßnahmen nach dem Gesetz zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen**
Prof. Dr. Peter Chrocziel
- 128 **Standard-essentielle Patente in der Automobilindustrie**
Manuel Baroch Castellvi
- 132 **Gesetz zur Umsetzung der Vertriebsrichtlinie und Bezüge zu KFZ-Versicherungen**
Christian Alexander Mayer
- 137 **Moderne Mobilitätskonzepte in der städtebaulichen Quartiersentwicklung**
Dr. Armin Sieber
- 139 **Produktrückrufe im Spannungsfeld zwischen Krisenkommunikation und Customer Relationship Management**
Anmerkung
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Hanns Prütting
- 182 **Beweisverwertung bei Dashcam-Aufzeichnungen (BGH)**

RA Dr. Benedikt Wolfers, M.A., Berlin*

Regulierung und Haftung bei automatisiertem Fahren: zwei Seiten einer Medaille?

Zu den Folgen der regulierungsrechtlich festgelegten Verantwortungsbereiche für das zivilrechtliche Haftungsregime bei Nutzung automatisierter Fahrsysteme

Die neuen Bestimmungen zum automatisierten Fahren in §§ 1a, 1b StVG weisen Hersteller, Fahrer und Halter regulierungsrechtlich Verantwortungsbereiche zu, die vielfach in die zivilrechtlichen Haftungen, vor allem nach StVG, BGB und ProdHaftG, hineinwirken. Da, wo die Beteiligten bei Nutzung automatisierter Fahrsysteme regulierungsrechtlich Verantwortung tragen, müssen sie auch haftungsrechtlich einstehen. Die Folgen des neuen Regulierungsrechts für die zivilrechtliche Haftung sind für Entwicklung, Genehmigung und Nutzung automatisierter Fahrsysteme von zentraler Bedeutung.

I. Einleitung

1. Regulierungsrechtlich festgelegte Verantwortungsbereiche ...

Wer trägt bei automatisiertem Fahren welche Verantwortung? Wofür haften Hersteller, Fahrer und Halter? Das ist zuerst eine Frage des Regulierungsrechts.¹

Der Bundesgesetzgeber hat mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.6.2017² nicht nur automatisiertes Fahren erstmals ermöglicht. Er hat auch die Verantwortungskreise bei der Nutzung automatisierter Fahrfunktionen regulierungsrechtlich festgelegt, insbesondere in §§ 1a, 1b StVG.

Dem Hersteller hat er, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, die Anforderungen an ein hoch- oder vollautomatisiertes Fahrsystem vorgegeben. Dies umfasst Konstruktions-, Fertigungs- und Instruktionvorgaben. Der Hersteller trägt schon *regulierungsrechtlich* eine umfassende, *sicherheitsbezogene Produktverantwortung*. Bevor überhaupt an eine Markteinführung automatisierter Fahrsysteme gedacht werden kann, muss er die – durchaus erheblichen und umfassenden – regulierungsrechtlichen Vorgaben beachten, im automatisierten Fahrsystem umsetzen und deren Erfüllung im Genehmigungsverfahren nachweisen. Dies wird von der Zulassungsbehörde (oder dem von ihr beauftragten Technischen Dienst) überprüft.

Die Zulassungsbehörde trägt eine *Gewährleistungsverantwortung*, da sie mit der Zulassung der automatisierten Fahrfunktion dokumentiert, dass deren bestimmungsgemäße Nutzung die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt. Das schlägt auf den Nachweis- und Prüfungsumfang im Zulassungsverfahren zurück. Es ist erforderlich, den von dem Hersteller angegebenen Anwendungsfall oder „Use Case“ – z. B. die Bewältigung von Stausituationen auf der Autobahn durch einen „Staupilot“ oder Autobahnfahrten durch ein „Autobahnpilot“ – im Detail daraufhin zu prüfen, ob die Funktion in dem jeweiligen Anwendungsfall *alle* in der Praxis auftretenden und denkbaren, vor allem kritische Verkehrssituationen berücksichtigt und ohne Gefähr-

dungen der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie unter Beachtung des Verhaltensrechts bewältigt.

Diese Gewährleistungsverantwortung der Zulassungsbehörde ist im Grundsatz nicht neu. Ihr Gewicht hat indes in den letzten drei Jahren aufgrund der Schadstoffemissionsthemen erheblich zugenommen. Dasselbe gilt für das Gewicht der regulierungsrechtlich festgelegten Verantwortungen. Diese neue Schwerpunktsetzung hat eine nicht unerhebliche Vorwirkung auf die zivilrechtlichen Haftungsfragen. Wichtige Fragen der Produkt- und Produzentenhaftung werden nunmehr bereits im Zulassungsverfahren inzident mitbehandelt und somit faktisch vorverlagert. Das Zulassungsverfahren ist wiederum der Zielpunkt der Systemkonfiguration und Produktkonstruktion des Herstellers, da in diesem Verfahren der Nachweis der Bewältigung aller Verkehrssituationen des „Use Case“ und damit letztlich der Fehlerfreiheit des Produktes³ erbracht werden muss.

Den Fahrer schließlich trifft eine *Informations-, Überwachungs- und Übernahmeverantwortung*, da er sich über die Voraussetzungen und Grenzen der automatisierten Fahrfunktion informieren, ihre Einhaltung überwachen und bei Überschreitung oder einer Übernahmeaufforderung die Fahraufgabe wieder selbst übernehmen muss.⁴

2. ... haben unmittelbare Folgen für die zivilrechtliche Haftung, insbesondere die Produkthaftung des Herstellers

Die in §§ 1a, 1b StVG neu gezogenen Verantwortungskreise haben unmittelbare Folgen für die zivilrechtliche Haftung⁵. Die Scharnierfunktion des Regulierungsrechts für andere Haftungstatbestände wurde bereits früh thematisiert⁶ und ist im Schrifttum weitgehend anerkannt⁷.

* Auf Seite VII erfahren Sie mehr über den Autor.

- 1 Vgl. hierzu und zur Einführung in die neuen Rechtsfragen des automatisierten Fahrens Wolfers, RAW 2017, 2 ff.
- 2 Aches Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.6.2017, BGBl. 1648, in Kraft getreten am 21.6.2017.
- 3 Gemeint ist die regulierungsrechtliche Fehlerfreiheit. Sie ist rechtsdogmatisch nicht identisch, überlappt sich aber sachlich weitgehend mit den Fragen zum Fehlerbegriff im Sinne des § 3 Abs. 1 ProdHaftG. Siehe dazu sogleich unter I.2 sowie unten unter III.3.
- 4 Vgl. zu den drei Verantwortungskreisen Wolfers, RAW 2017, 85, 87 bis 89.
- 5 Das gleiche gilt für die straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung, die in diesem Aufsatz indes nicht näher thematisiert werden kann, sondern einen gesonderten Themenschwerpunkt bildet.
- 6 Vgl. Wolfers, RAW 2017, 2 bis 3.
- 7 Vgl. z. B. von Bodungen/Hoffmann, NZV 2018, 97, 99 („Die Relevanz von § 1 a I, II StVG für die Herstellerhaftung ist nach alledem nicht von der Hand zu weisen ... Die Systembeschreibung wird regelmäßig in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs erfolgen, die wiederum als Teil der Produktdarbietung Einfluss auf die – haftungsrechtlich belangvollen – berechtigten Sicherheitserwartungen des Produktnutzers hat“); Schrader, DAR 2018, 314, 318 (Systembeschreibung ist Darbietung i. S. v. § 3 Abs. 1 lit. a) ProdHaftG), 319 („An diesem Punkt kreuzen sich die in der Neuregelung enthaltenen straßenverkehrs-

So ist die Annahme naheliegend, dass die von dem Hersteller straßenverkehrsrechtlich abzugebende und im Genehmigungsverfahren geprüfte Erklärung in der Systembeschreibung, dass das Fahrzeug den Anforderungen des Gesetzes an eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion entspricht (§ 1a Abs. 2 S. 2 StVG), in einem Schadensfall unmittelbar relevant ist für die nach § 3 Abs. 1 ProdHaftG zu klärende Frage, ob ein Produkt einen Fehler aufweist. Denn ein solcher liegt vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere auch seiner „Darbietung“, berechtigterweise erwartet werden kann. Die regulierungsrechtlich erforderliche Systembeschreibung ist ein Kernelement dieser „Darbietung“ nach § 3 Abs. 1 lit. a) ProdHaftG und damit zugleich von hoher Relevanz für die Produkthaftung des Herstellers.⁸

Diese Vorwirkung der regulierungsrechtlichen Anforderungen auf die Produkthaftung des Herstellers verwundert nicht – geht es doch sowohl bei der regulierungsrechtlichen Prüfung des automatisierten Fahrsystems als auch bei der Prüfung des Fehlerbegriffes nach dem ProdHaftG in beiden Fällen um die Sicherheit des Produkts.⁹

Eine weitere Vorwirkung des Regulierungsrechts für die zivilrechtliche Haftung ergibt sich aus § 1b Abs. 1 StVG, der das Abwendungsrecht des Fahrers von dem Verkehrsgeschehen bei Nutzung einer automatisierten Fahrfunktion begründet. Soweit dieses Abwendungsrecht reicht, beeinflusst dies den Sorgfaltsmaßstab und damit den Umfang der Verschuldenshaftung des Fahrers nach § 18 StVG (und mittelbar zugleich die Abgrenzung zu der Produkt- und Produzentenhaftung des Herstellers).¹⁰ Die Bestimmung der Reichweite des Abwendungsrechts erfolgt wiederum regulierungsrechtlich im Wege der Auslegung der in §§ 1a, 1b StVG statuierten Vorgaben, Rechte und Pflichten.

Nachfolgend sollen diese Folgen des neuen Regulierungsrechts für die zivilrechtliche Haftung von Halter, Fahrer, Hersteller und Versicherung bei automatisierten Fahrsystemen näher beleuchtet werden. Hierfür werden zunächst die regulierungsrechtlich bestimmten Verantwortungsbereiche von Fahrer, Hersteller und Zulassungsbehörde nachgezeichnet (II.). Auf dieser Grundlage werden die daraus folgenden Auswirkungen auf die zivilrechtlichen Haftungsregime untersucht (III.).

II. Regulierungsrechtliche Verantwortungszuweisung bei Nutzung automatisierter Fahrsysteme

1. Ausgangspunkt: das neue Abwendungsrecht des Fahrers (§ 1b StVG)

Das in § 1b StVG erstmals statuierte Recht des Fahrers, sich während der bestimmungsgemäßen Verwendung automatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen sowie der Fahrzeugsteuerung, bei Aufrechterhaltung der erforderlichen Wahrnehmungsbereitschaft, abwenden zu dürfen, ist ein Dreh- und Angelpunkt für die neue Verantwortungsgrenzung – und zwar nicht nur für den Fahrer, sondern mittelbar auch für den Hersteller. Denn das Abwendungsrecht beruht auf der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion, die der Hersteller zur Verfügung gestellt und dessen bestimmungsgemäßen Gebrauch sowie regulierungsrecht-

liche Rechtskonformität er in der Systembeschreibung verbindlich erklärt hat (§ 1a Abs. 1, 2 StVG).

Mit der damit einhergehenden Lockerung des Beherrschungsgrundsatzes markiert es einen Wendepunkt in der Regulierung des Straßenverkehrs. Bisher bestand nämlich hinsichtlich der Nutzung einer automatisierten Fahrfunktion nicht nur Rechtsunsicherheit.¹¹ Darüber hinaus forderte § 1 Abs. 1 StVO bisher ausnahmslos die ständige Fahrzeugbeherrschung, Vorsicht und gegenseitige Rücksicht bei der Teilnahme am Straßenverkehr.

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass das Recht zum Abwenden nur unter strengen Voraussetzungen gewährt wird. Dabei sind die §§ 1a, 1b StVG die maßgeblichen Vorschriften. Nach § 1b Abs. 1 StVG ergeben sich *drei zentrale Voraussetzungen*: Erstens muss „eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion“ gemäß § 1a Abs. 2 StVG für die Fahrzeugführung eingesetzt werden. Zweitens muss diese Fahrfunktion „bestimmungsgemäß“ nach § 1a Abs. 1 StVG verwendet werden. Drittens muss der Fahrer während des Einsatzes automatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1b Abs. 1 Halbsatz 2 StVG „wahrnehmungsbereit“ bleiben, um jederzeit seinen Pflichten nach § 1b Abs. 2 StVG nachkommen zu können. Hieraus ergeben sich regulierungsrechtlich folgende Verantwortungskreise:

2. § 1a Abs. 2 StVG: die Verantwortung des Herstellers für eine gesetzeskonforme, sichere hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion

Zunächst hat der Hersteller die Verantwortung dafür, dass eine automatisierte Fahrfunktion den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Nach § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 1 bis 6 StVG liegt ein Fahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion vor, wenn alle sechs Merkmale kumulativ vorliegen. Dies ist der Fall, wenn das Kraftfahrzeug „über eine technische Ausrüstung verfügt,

1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe – einschließlich Längs- und Querführung – das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,
2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,

rechtlichen und die produkthaftungsrechtlichen Anforderungen. Die vom Hersteller verbindlich abzugebende Erklärung, dass das Fahrzeug den technischen Anforderungen entspricht, bietet dem Hersteller die Möglichkeit, den Gebrauch des Produkts zu bestimmen und auch dessen Einsatzzweck zu begrenzen“). Auch *Arzt/Ruth-Schumacher*, RAW 2017, 89, befassen sich mit den einander überschneidenden Anforderungen des Zulassungs- und Produkthaftungsrechts für den Sonderfall, in dem der Fahrer trotz Übernahmeaufforderung die Fahrzeugsteuerung nicht wieder übernehmen kann.

⁸ Ebenso *von Bodungen/Hoffmann*, NZV 2018, 97, 99 und *Schrader*, DAR 2018, 314, 318.

⁹ Das gleiche gilt für die straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliche Verantwortung, die in diesem Aufsatz indes nur am Rande thematisiert werden kann.

¹⁰ Das bedeutet freilich nicht, dass mit der regulierungsrechtlichen Zulassung eines Fahrzeugs mit automatisiertem Fahrsystem zwangsläufig die Annahme eines Produktfehlers im Sinne von § 3 Abs. 1 ProdHaftG ausgeschlossen sei. Es bleibt auch nach Erlass der Neuregelungen in §§ 1a, 1b StVG dabei, dass sich die haftungsrechtlichen Voraussetzungen eines Produktfehlers eigenständig weiterhin nach § 3 Abs. 1 ProdHaftG bestimmen. Vgl. dazu näher unten unter III.3.a.cc.

¹¹ Dies geht auf die Frage zurück, ob die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 1 Abs. 1, 2 StVO die Nutzung einer automatisierten Fahrfunktion gestattet hätte. Dazu *Wolfers*, RAW 2017, 2, 4f.

3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,
4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann,
5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und
6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.“

Zudem ist der Hersteller nach S. 2 verpflichtet, verbindlich zu erklären, dass die Voraussetzungen von S. 1 erfüllt sind. Diese Erklärungspflicht gilt gegenüber dem Fahrer wie auch gegenüber der Zulassungsbehörde.¹² Dabei erschöpft sich die Systembeschreibung nicht in der Wiederholung des S. 2 von § 1a Abs. 2 StVG in Form einer verbindlichen Erklärung.

Vielmehr ist die Systembeschreibung das zentrale Dokument, in dem der „Use Case“, d. h. der Anwendungsfall der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion und deren bestimmungsgemäßer Gebrauch, d. h. seine Voraussetzungen und Grenzen, im Detail beschrieben werden.

Kann z. B. eine für Stausituationen erstellte automatische Fahrfunktion nur auf Autobahnen und nur bis max. 50 km/h genutzt werden, so wird aus der Systembeschreibung deutlich, dass ein Einsatz im Stadtverkehr und jenseits von 50 km/h nicht zulässig ist. Das gleiche gilt für systemimmanente Anwendungsgrenzen: Kann die Funktion aufgrund von Radar- und Lasertechnik zwar Objekte „sehen“ und einordnen und entsprechend in der Längs- und Querverführung des Fahrzeugs reagieren, aber kann das System nicht „hören“ wie das menschliche Ohr und menschliche Verhaltenskontexte nicht einordnen und bewerten, sodass es auf das Signalhorn eines Einsatzfahrzeugs oder auf das Winkzeichen eines (vorbeifahrenden oder am Straßenrand stehenden) Polizisten nicht reagieren kann¹³, so muss der Hersteller auch dies in der Systembeschreibung transparent machen, damit der Fahrer insoweit der bei ihm verbleibenden Überwachungs- und Übernahmeverantwortung gerecht werden kann.¹⁴

Dem Hersteller kommt somit regulierungsrechtlich die Verantwortung zu,

- das hoch- oder vollautomatisierte System so zu *konstruieren und faktisch zu fertigen*, dass es den gesetzlichen Anforderungen nach § 1a Abs. 1, 2 S. 1 Nr. 1 bis 6 StVG entspricht, sowie
- den Fahrer durch die Systembeschreibung nach § 1a Abs. 2 S. 2 StVG so *aufzuklären*, dass er das System verstehen und bestimmungsgemäß nutzen kann.

Mit dieser regulierungsrechtlichen Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsverantwortung sind die Parallelen zu den Maßstäben des Produkthaftungsrechts bereits angedeutet.¹⁵

3. „Bestimmungsgemäße Verwendung“: die Aufklärungs- und Transparenzverantwortung des Herstellers in der Systembeschreibung

§ 1a Abs. 1 StVG verlangt, dass die automatisierte Fahrfunktion durch den Fahrer bestimmungsgemäß verwendet wird.

Nur dann ist sie zulässig. Außerhalb der bestimmungsgemäßen Verwendung ist sie unzulässig. Die Voraussetzungen und Grenzen der bestimmungsgemäßen Verwendung, und damit der Anwendungsfall sowie Systemgrenzen der automatisierten Fahrfunktion, ergeben sich aus der Systembeschreibung des Herstellers.

Die besondere Relevanz dieser Aufklärungs- und Transparenzverantwortung ergibt sich mit Blick auf § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG, der von dem hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystem verlangt, dass es „in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen“. Diese Forderung steht in systematischem Zusammenhang mit der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ der Fahrfunktion, die sowohl in § 1a Abs. 1 StVG als Voraussetzung für deren Zulässigkeit als auch in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG als Maßstab für die fortbestehende Überwachungsverantwortung des Fahrers verankert ist. „Fahrzeugführung“ im Sinne des § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG ist diejenige, die innerhalb der bestimmungsgemäßen Verwendung liegt.

Somit kann sich § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG nur auf diejenigen Verkehrsvorschriften beziehen, die nach den jeweiligen Voraussetzungen und Grenzen der bestimmungsgemäßen Verwendung einer hochautomatisierten Fahrfunktion erkannt werden können.¹⁶

Zwar argumentieren *von Bodungen/Hoffmann*, dass eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des § 1a Abs. 2 StVG nur eine solche sein könne, die gemäß § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG ausnahmslos *sämtliche* „Verkehrsvorschriften“ befolgen könne. Daraus schlussfolgern sie für den oben genannten Beispielsfall eines Fahrsystems, welches Stausituationen auf der Autobahn bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit, inklusive des Erkennens von Geschwindigkeitsschildern, in der Längs- und Querverführung bewältigen, aber nicht „hören“ und menschliche Verhaltenskontexte nicht erkennen kann, so dass es auf das Signalhorn eines Einsatzfahrzeugs oder auf das Winkzeichen eines Polizisten nicht reagieren kann, dass ein solches System die Anforderung des § 1a Abs. 2 Nr. 2 StVG nicht erfüllt und diese Systemgrenze¹⁷ dann auch nicht durch die Beschreibung der bestimmungsgemäßen Verwendung gem. § 1a Abs. 1, 2 Abs. 2 S. 2 StVG in gesetzeskonformer Weise aufgefangen werden kann¹⁸.

Diese Argumentation überzeugt indes nicht. Der Gesetzgeber hat mit der Einführung der §§ 1a, 1b StVG *hoch- und vollautomatisierte* Fahrfunktionen zugelassen. Diese

¹² Wolfers, RAW 2017, 86, 87.

¹³ Es ist ein Wesensmerkmal der Level 3 Systeme, dass diese eine große Vielzahl, aber eben nicht alle denkbaren Fahrsituationen innerhalb eines Anwendungsfalles bewältigen können. So ist es derzeit technologisch noch nicht sicher möglich, das menschliche Hören sowie die Einordnung und Bewertung von Kontextverhalten so abzubilden, dass insoweit das menschliche Erkenntnisvermögen technisch ersetzbar wäre. Die in diesen Fällen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderliche Aufklärung über die Systemgrenzen obliegt dem Hersteller – im Genehmigungsverfahren wie gegenüber dem Fahrer. Vgl. zu der Frage, ob es sich in diesen Fällen um ein hoch- oder vollautomatisiertes System im Sinne des § 1a Abs. 2 StVG handelt, sogleich, unter II.3.

¹⁴ Im Einzelnen dazu unten unter III.3; vgl. ferner Wolfers, RAW 2017, 2, 11 bis 12 sowie Arzt/Ruth-Schumacher, RAW 2017, 89, 96.

¹⁵ Vgl. hierzu im Einzelnen unten unter III.3.

¹⁶ Wolfers, RAW 2017, 2, 11.

¹⁷ Konkret: die Nichtbeachtung von §§ 36 Abs. 1, 38 Abs. 1 StVO.

¹⁸ Von Bodungen/Hoffmann, NZV 2018, 97, 100 bis 101.

entsprechen den Entwicklungsstufen 3 und 4 der BAST.¹⁹ Dabei handelt es sich nicht um autonome Fahrzeuge, die den Fahrzeugbetrieb in allen Anwendungsfällen in allen Verkehrssituationen steuern können. Vielmehr gelten hochautomatisierte Fahrfunktionen auch nach der BAST-Klassifizierung nur für *spezifische* Situationen. Der Ausnahmefall eines das „Hören“ erforderlichen Signalhorns eines Einsatzfahrzeugs (§ 38 Abs. 1 StVO) kann außerhalb dieser spezifischen Situationen liegen.

Auch die Gesetzessystematik verdeutlicht, dass jedenfalls eine hochautomatisierte Fahrfunktion nicht zwingend die Beachtung sämtlicher Verkehrsvorschriften verlangt. Denn sie geht in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG davon aus, dass es Verkehrssituationen *außerhalb* der „Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion“ gibt, in denen der Fahrer auch ohne Übernahmeaufforderung selbstständig die Fahrzeugführung wieder übernehmen, der Fahrer somit also auch systemimmanente Grenzen außerhalb der Erkenntnisfähigkeiten des Systems beachten muss. Sonst wäre die insoweit fortbestehende Überwachungsverantwortung des Fahrers nicht in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG festgelegt worden.

Außerdem wird gerade in der Grund- und Ausgangsnorm des § 1a Abs. 1 StVG klar verankert, dass die Nutzung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion *nur bei bestimmungsgemäßer Verwendung* zulässig ist. Das impliziert, dass die bestimmungsgemäße Verwendung Grund und Grenze der rechtlichen Zulässigkeit bildet. Auch ansonsten ist in der Literatur die Unentbehrlichkeit des Fahrzeugführers als Überwachungsorgan, auch nach Einführung von §§ 1a, 1b StVG, anerkannt²⁰.

4. „Bestimmungsgemäße Verwendung“: die Informationsverantwortung des Fahrzeugführers

Der Aufklärungs- und Transparenzverantwortung des Herstellers korrespondiert eine Informationsverantwortung des Fahrzeugführers.²¹ Sie ergibt sich mittelbar aus § 1b StVG, in dem mit Verweis auf die weiter erforderliche „Wahrnehmungsbereitschaft“ die Übernahme- und Überwachungsverantwortung des Fahrzeugführers bei Nutzung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion festgelegt wird. Um dieser Verantwortung aber überhaupt entsprechen zu können, muss sich der Fahrer zunächst auf Grundlage der Systembeschreibung über die bestimmungsgemäße Verwendung der jeweiligen Fahrfunktion informieren.²² § 1b StVG ist ohne vorherige Informationsverantwortung des Fahrers nicht denkbar.

An dieser Stelle wird der Grenzverlauf zwischen den Verantwortungsbereichen besonders deutlich. Nur dort, wo der Hersteller seiner vorgelagerten Aufklärungsverantwortung (nach § 1a Abs. 1, 2 S. 2 StVG) gerecht wird, ist der Fahrer überhaupt im Stande, seiner Informationsverantwortung (nach § 1b Abs. 1 StVG) nachzukommen. Auch hier werden sich die regulierungsrechtlich vorgegebenen Schnittstellen in der zivilrechtlichen Bewertung widerspiegeln. Je nachdem, in welchen Verantwortungsbereich eine Pflichtverletzung fällt, sind entweder der Hersteller oder der Fahrer auch haftungsrechtlich verantwortlich.

5. „Wahrnehmungsbereit“: die Übernahme- und Überwachungsverantwortung des Fahrers

Der Zweck der Informationsverantwortung des Fahrers ist es, dass dieser seiner Pflicht nach § 1b StVG nachkommen kann. Gemäß § 1b Abs. 1 StVG „muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.“

Dabei verpflichtet Nr. 1 von § 1b Abs. 2 StVG den Fahrer, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich nach Aufforderung durch das System wieder zu übernehmen. Insoweit kommt dem Fahrer eine Übernahmeverantwortung zu.

Die ungleich höheren Anforderungen des § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG verdeutlichen, dass dem Fahrer darüber hinaus auch eine Überwachungsverantwortung zugewiesen ist. Der Fahrer muss die Fahrzeugsteuerung nämlich auch dann wieder übernehmen, „wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.“ Das bedeutet, dass der Fahrer weiter darauf zu achten hat, ob die durch die Systembeschreibung festgelegten Anwendungsvoraussetzungen und -grenzen vorliegen und nicht überschritten sind.²³ Diese straßenverkehrsrechtliche Verantwortungsabgrenzung hat unmittelbare Folgen für den zivilrechtlich relevanten Sorgfaltsmaßstab im Rahmen der verschuldensabhängigen Fahrerhaftung.

6. „Zugelassen“: die Gewährleistungsverantwortung der Zulassungsbehörde

Neben Hersteller und Fahrer kommt auch der Zulassungsbehörde eine wichtige Rolle mit entsprechendem Verantwortungsbereich zu. Gesetzlicher Ausgangspunkt ist § 1a Abs. 3 StVG.

Danach gelten § 1a Abs. 1, 2 StVG nur für solche Fahrzeuge, die nach § 1 Abs. 1 StVG zugelassen sind, den in § 1a Abs. 2 S. 1 enthaltenen Vorgaben entsprechen und deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion – nur der Fall 2 ist praktikabel, da die Voraussetzungen des Falles 1 noch (lange) nicht vorliegen – eine Typgenehmigung erteilt bekommen haben.

Die Prüfung und Genehmigung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion ist Teil des Zulassungsverfahrens.²⁴ Nur so kann die Zulassungsbehörde ihrer Gewährleistungsverantwortung für die Zulassung sicherer Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen gerecht werden. Dies gilt vor allem angesichts der besonderen Risiken, die automatisierte Fahrfunktionen für Leib und Leben von Menschen haben können. Die Einführung und Nutzung technisch hoch anspruchsvoller automatisierter Fahrfunktionen fällt also nicht allein in die Verantwortungsbereiche von Hersteller und Fahrer, sondern bedarf zuvor einer umfassenden Prüfung und Zulassung durch die Regulierungsbehörde. Diese erstreckt sich auf die Überprüfung des Anwendungs-

¹⁹ BT-Drs. 18/11300, S. 12 f.

²⁰ Schrader, DAR 2018, 314, 316. Im Übrigen lassen sich das „Ob“ und „Wie (weit)“ einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion in der Praxis nicht so unterscheiden wie von *Bodungen/Hoffmann* dies vorschlagen.

²¹ Wolfers, RAW 2017, 86, 88.

²² Wolfers, RAW 2017, 86, 88.

²³ Wolfers, RAW 2017, 86, 88.

²⁴ Wolfers, RAW 2017, 86, 87.

fallens, seiner Voraussetzungen und Grenzen sowie auch insbesondere darauf, ob im Anwendungsfall *alle* innerhalb der bestimmungsgemäßen Verwendung liegenden Verkehrssituationen tatsächlich erkannt und bewältigt werden. Sollte z.B. ein auch für Überholvorgänge vorgesehenes Fahrsystem das plötzliche Einscheren eines Fahrzeugs aus einer Kreuzung auf die Gegenfahrbahn oder das Schließen der Kolonne auf dem rechten Fahrstreifen bei Beschleunigung des überholten Fahrzeugs nicht sicher für die Verkehrsbeteiligten und unter Beachtung des Verhaltensrechts bewältigen, darf es von vorneherein *nicht* zugelassen werden. Dies und weitere Fälle sicher zu berücksichtigen, ist schon in der Entwicklungs- und Konstruktionsphase die regulierungsrechtliche Verantwortung des Herstellers – und in der Genehmigungsphase seine Nachweispflicht.

7. Ergebnis: drei regulierungsrechtliche Verantwortungsbereiche

§§ 1a, 1b StVG geben eine zeitliche wie logische Abfolge der regulierungsrechtlichen Verantwortungskreise vor. Zeitlich wie sachlich bildet die Verantwortung des Herstellers den Anfang und die Grundlage. Er muss das hoch- oder vollautomatisierte System so entwickeln, konstruieren und faktisch fertigen, dass es den gesetzlichen Anforderungen nach § 1a Abs. 1, 2 S. 1 Nr. 1 bis 6 StVG entspricht; außerdem muss er den Fahrer durch die Systembeschreibung nach § 1a Abs. 2 S. 2 StVG so über den Anwendungsfall, seine Voraussetzungen und Grenzen aufklären, dass er das System verstehen und bestimmungsgemäß nutzen sowie überwachen kann.

Die Einhaltung dieser Konstruktions-, Fertigungs- und Instruktionsverantwortung muss der Hersteller in dem Zulassungsverfahren nachweisen. Dem korrespondiert eine Gewährleistungsverantwortung der Zulassungsbehörde, die sich auf die Überprüfung des Anwendungsfalles, seiner Voraussetzungen und Grenzen sowie darauf erstreckt, ob im Anwendungsfall alle innerhalb der bestimmungsgemäßen Verwendung liegenden Verkehrssituationen tatsächlich erkannt und bewältigt werden können.

Ist ein Fahrzeugtyp mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion in dieser Weise entwickelt, geprüft und typgenehmigungsrechtlich zugelassen worden, kann er produziert und vermarktet werden. Nunmehr greifen die Informations-, Übernahme- und Überwachungsverantwortung des Fahrers. Er muss sich auf Grundlage der Systembeschreibung über die bestimmungsgemäße Verwendung der jeweiligen Fahrfunktion informieren und bei der Nutzung des Systems im Falle einer Übernahmearaufforderung oder bei Überschreitung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs die Fahrzeugführung wieder übernehmen.

III. Auswirkungen der regulierungsrechtlichen Verantwortungsbereiche im zivilrechtlichen Haftungsregime

1. Ausgangspunkt: bisherige zivilrechtliche Haftungsregime sind im Grundsatz unverändert geblieben

Vor dem Hintergrund dieser regulierungsrechtlich fixierten Verantwortungsbereiche stellt sich nunmehr die Frage nach deren Auswirkungen auf das zivilrechtliche Haftungsregime, wenn ein Unfall unter Verwendung automatisierter

Fahrfunktionen angenommen wird. Dabei spielen zum einen die haftungsrechtlichen Ansprüche im Verhältnis von Geschädigtem, Fahrer, Halter und Hersteller eine Rolle (2. und 3.), zum anderen sind die Auswirkungen für die Kfz-Versicherer sowie die Versicherer der Hersteller in den Blick zu nehmen (4.).

Dabei ist der Ausgangspunkt klar. In das StVG wurden keine neuen spezifisch haftungsrechtlichen Vorschriften eingeführt, §§ 1a und 1b StVG haben kein eigenständiges Haftungsregime geschaffen. Vielmehr sind die bisherigen Haftungsregime, insbesondere also des StVG, des BGB und des ProdHaftG, im Grundsatz unverändert geblieben.²⁵

Allerdings strahlen die neuen Vorschriften in die vorhandenen Haftungsregime hinein. Dort entfalten sie insbesondere im Rahmen des Verschuldens und bei der Bestimmung eines Produktfehlers ihre Wirkung. Im Ergebnis erfolgte eine Neujustierung der Haftungsregime entlang der neuen Verantwortungszuweisungen bei automatisierten Fahrfunktionen. Dies soll nachfolgend unter Berücksichtigung zweier Beispielsfälle näher untersucht werden:

Beispielsfall 1: Fahrer und Halter A aktiviert ein automatisiertes Fahrsystem auf der Autobahn in einer Stausituation. Dieses soll nach der Systembeschreibung des Herstellers selbständig vor dem vorausfahrenden Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h abbremsen und die Längs- und Querführung bewältigen. Während der ersten 10 Minuten brems das Fahrzeug selbständig ab, wenn der Vorausfahrende langsamer wird. Plötzlich und nicht voraussehbar brems das Fahrsystem nicht mehr ab. Es erfolgt ein Auffahrunfall mit 15 km/h auf das vorausfahrende Fahrzeug des Fahrers B. A und B erleiden dabei Sach- und leichte Personenschäden. Das automatisierte Fahrsystem hat aufgrund eines von Anfang an vorhandenen, technisch vermeidbaren Fehlers in bestimmten Fahrsituationen fehlerhafterweise nicht abgebremst.

Beispielsfall 2: Fahrer und Halter A aktiviert das in Fall 1 beschriebene, indes fehlerfreie automatisierte Fahrsystem in der Stadt in einer Stausituation, obwohl nach der Systembeschreibung das System nur auf Autobahnen aktiviert werden darf. Daraufhin kommt es zu einem Auffahrunfall mit 15 km/h auf das vorausfahrende Fahrzeug des Fahrers B, der bei Nutzung auf einer Autobahn verhindert worden wäre. A und B erleiden Sach- und leichte Personenschäden. Es liegt kein Systemfehler, sondern ein Aktivierungsfehler des Fahrers vor.

2. Auswirkungen auf das Haftungsregime für Halter und Fahrer

a) Straßenverkehrsrechtliche Haftung

Im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Haftung ist zwischen der Halterhaftung nach § 7 StVG und der Fahrzeugführerhaftung nach § 18 StVG zu unterscheiden. Klarstellend hat der Gesetzgeber in § 1a Abs. 4 StVG hervorgehoben, dass Fahrzeugführer auch derjenige ist, der eine automatisierte Fahrfunktion zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert. Daher greift die Fahrzeugführerhaf-

²⁵ Zu der diesbezüglichen Ablehnung neuer Haftungsregeln im Gesetzgebungsverfahren siehe unten unter III.3.a.cc.

tung auch während der Nutzung einer automatisierten Fahrfunktion.

aa) Die Halterhaftung gemäß § 7 StVG

Nach § 7 Abs. 1 StVG haftet der Halter²⁶ beim Betrieb seines Fahrzeugs für die Tötung eines Menschen, Verletzungen an Körper oder Gesundheit sowie für Sachbeschädigungen. Dabei muss der Betrieb des Fahrzeugs den eingetretenen Schaden adäquat verursacht haben und auch nach dem Schutzzweck zurechenbar sein.²⁷ Dies ist der Fall, wenn sich eine Gefahr realisiert, die mit dem Fahrzeug als Verkehrsmittel verbunden ist.²⁸ Schließlich darf keine höhere Gewalt vorliegen (Abs. 2). Darunter wird allgemein ein von außen einwirkendes, außergewöhnliches und nicht abwendbares Ereignis verstanden.²⁹ In § 12 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 Var. 2 StVG wurde die Haftungshöchstgrenze beim Einsatz automatisierter Fahrfunktionen um 100% auf 10 Mio. Euro angehoben.³⁰

Die Haftung nach § 7 StVG ist eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung. Das gilt auch bei Verwendung einer automatisierten Fahrfunktion. Sie erfasst deshalb alle potentiellen Schäden, unabhängig davon, ob sie auf einer bestimmungsgemäßen, nicht bestimmungsgemäßen Verwendung oder einer fehlerhaften automatisierten Fahrfunktion beruhen.³¹ Fehlfunktionen von Fahrsystemen sind kein Ereignis höherer Gewalt, sie kommen nicht von außen. Somit führt auch ein Fehler einer automatisierten Fahrfunktion zum Eingreifen der Halterhaftung.³²

Für die Beispielfälle 1 und 2 folgt daraus, dass B jeweils einen Anspruch gegen A aus § 7 Abs. 1 StVG hat. Dieses Ergebnis ist aufgrund der Betriebsgefahr interessengerecht. Denn der Halter hat die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug und es damit in der Hand, ob sich die Betriebsgefahr realisiert.

bb) Die Haftung des Fahrzeugführers gemäß § 18 StVG

Nach § 18 StVG (i. V. m. § 1a Abs. 4 StVG) haftet der Fahrer eines Fahrzeugs grundsätzlich wie der Halter nach § 7 Abs. 1 StVG. Im Unterschied zur Halterhaftung setzt die Fahrerhaftung Verschulden voraus, welches das Gesetz zunächst vermutet. Allerdings besteht gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG eine Exkulpationsmöglichkeit. Danach kann sich der Fahrer des Verschuldensvorwurfs entledigen, indem er die Verschuldensvermutung widerlegt. Dies ist typischerweise der Fall, wenn der Unfall auf einem technischen Fehler beruht (z. B. geplatzter Reifen, versagende Bremsen).³³ Dann muss der Fahrer nachweisen, dass sein Kontrollverlust auf diesem technischen Fehler beruhte und er ohne Verschulden handelte.

Bei Nutzung einer automatisierten Fahrfunktion kommen nunmehr die Verantwortungszuweisungen in §§ 1a und 1b StVG ins Spiel. Auch wenn einige Begrifflichkeiten noch der genaueren Bestimmung bedürfen,³⁴ ist klar, dass der Fahrlässigkeitsmaßstab durch diese Vorschriften verschoben wurde.³⁵

Ausgangspunkt ist § 1b StVG. Danach muss der Fahrer derart „wahrnehmungsbereit“ bleiben, dass er seine Pflichten nach Abs. 2 einhalten kann. Nach dessen Nr. 1 ist der Fahrer nach Aufforderung durch das automatisierte System (Übernahmeaufforderung) dazu verpflichtet, unverzüglich die Fahrzeugsteuerung wieder zu übernehmen. Nach Nr. 2 besteht eine zweite Übernahmeverpflichtung des Fahrers außerhalb der Systemgrenzen; nämlich dann, „wenn er er-

kennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.“

Damit besteht auch bei Nutzung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion *kein vollständiges Abwendungsrecht* von dem Verkehrsgeschehen und keine vollständige Befreiung des Fahrers von der Sorgfaltspflicht. Vielmehr kann der Fahrer von der Sorgfaltspflicht nur soweit entlastet werden, wie der bestimmungsgemäße Gebrauch nach § 1a Abs. 2 StVG reicht. Die Grenzen der von dem Gesetz weiter geforderten Wahrnehmungsbereitschaft entsprechen den Grenzen der in der Systembeschreibung dargelegten bestimmungsgemäßen Verwendung. Das erfordert keine vollumfängliche Überwachung, aber ein an der jeweiligen bestimmungsgemäßen Verwendung orientiertes Mindestmaß an Aufmerksamkeit.³⁶ Einfach formuliert: Die regulierungsrechtliche Verantwortung und zugleich der zivilrechtliche Sorgfaltsmaßstab wird in den Grenzen der bestimmungsgemäßen Verwendung reduziert, aber in diesem Rahmen verbleibt die Übernahme- und Überwachungsverantwortung bei dem Fahrer.³⁷

Vor diesem Hintergrund kann auch der Begriff „offensichtlich“ in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG näher bestimmt werden. Er erklärt sich aus seinem systematischen Zusammenhang mit § 1a Abs. 1 StVG. Es kann *nicht generell, sondern nur im jeweiligen Einzelfall*, nämlich mit Blick auf die jeweilige bestimmungsgemäße Verwendung einer automatisierten Fahrfunktion ermittelt werden, was „offensichtlich“ in diesem Einzelfall meint. Die für die bestimmungsgemäße Verwendung maßgeblichen Voraussetzungen und Grenzen der jeweiligen Fahrfunktion sind technikabhängig und nicht pauschalisierbar; sie werden jeweils durch die Systembeschreibung vermittelt.

Damit kommt der regulierungsrechtlich erforderlichen Systembeschreibung auch haftungsrechtlich eine wichtige Rolle bei der Bestimmung der Offensichtlichkeit in § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG zu. Vorausgesetzt wird dabei eine vollständige und rechtmäßige, den hohen Anforderungen in § 1a StVG entsprechende Systembeschreibung des Herstellers. Eine solche wirkt dann spiegelbildlich auf den zivilrechtlichen Verschuldensmaßstab ein.

Praktisch bedeutet das: Die Exkulpation gelingt, wenn der Unfall z. B. auf einer nicht rechtzeitig erkennbaren Fehl-

26 *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke*, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 7 StVG Rn. 5.

27 *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke* (Fn. 26), § 7 StVG Rn. 13.

28 *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke* (Fn. 26), § 7 StVG Rn. 7.

29 *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke* (Fn. 26), § 7 StVG Rn. 19.

30 Dazu näher von *Kaler/Wieser*, NVwZ 2018, 369, 371.

31 Vgl. *Jänich/Schrader/Reck*, NZV 2015, 313, 315.

32 Vgl. *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke* (Fn. 26), § 7 StVG Rn. 22.

33 Vgl. *Burmman*, in: *Burmman/Heß/Hühnermann/Jahnke* (Fn. 26), § 18 StVG Rn. 8.

34 So z. B. „bestimmungsgemäß“, „an die Fahrzeugsteuerung gerichteten Verkehrsvorschriften“, „wahrnehmungsbereit“, „unverzüglich“ oder „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss“; dazu *Wolfers*, RAW 2017, 2, 11 bis 12; *Wolfers*, RAW 2017, 86, 88; *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255 f. und *Schrader*, DAR 2018, 314, 316.

35 *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255; *Schrader*, DAR 2018, 314, 316.

36 Vgl. *Schirmer*, NZV 2017, 253, 255 f.

37 Vgl. *Wolfers*, RAW 2017, 2, 12 sowie zum insoweit wortgleichen Gesetzesentwurf (BT-Drs. 18/11300) *Armbrüster*, ZRP 2017, 83, 83.

funktion innerhalb des bestimmungsgemäßen Gebrauches beruht; nicht aber, wenn er darauf beruht, dass der Fahrer eine Übernahmeaufforderung missachtet hat oder die Situation außerhalb des bestimmungsgemäßen Gebrauchs lag und der Fahrer dies hätte erkennen und einschreiten müssen.

Entsprechend entfällt in Beispielsfall 1 eine Haftung nach § 18 StVG. A kann sich gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG erfolgreich exkulpieren. Das System hat innerhalb des bestimmungsgemäßen Gebrauchs nicht funktioniert und A konnte den Fehler nicht rechtzeitig erkennen. Folglich liegt keine Pflichtverletzung nach § 1b Abs. 2 StVG und damit kein nach § 18 StVG erforderliches Verschulden vor. In Beispielsfall 2 hat A die Fahrfunktion hingegen nicht bestimmungsgemäß verwendet, indem er sie in der Stadt statt auf der Autobahn aktivierte. Damit hat B gegen A neben § 7 Abs. 1 StVG auch einen Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG.

b) Die deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB

Neben der straßenverkehrsrechtlichen Haftung treffen Halter und Fahrer auch die allgemeinen deliktischen Haftungstatbestände. Dem Halter kommt im Rahmen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht eine Instruktionspflicht zu. Danach muss der Halter bei einem Fahrzeug mit automatisierten Fahrfunktionen den Fahrer über diese Fahrfunktionen, deren Voraussetzungen und Grenzen informieren. Der Fahrer muss seinerseits der oben beschriebenen Informationsverantwortung nachkommen, indem er sich selbst oder über den Halter, jeweils mittels der Systembeschreibung, über Voraussetzungen und Grenzen der Fahrfunktion informiert.

Den Fahrer kann daneben die allgemeine Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB sowie die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit einem Schutzgesetz treffen. Im Unterschied zu den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften gelten hierbei weder eine Verschuldensvermutung zulasten des Fahrers noch eine Kappungsgrenze zugunsten des Fahrers.

In Beispielsfall 1 scheidet mangels Verschulden des A eine Haftung nach § 823 Abs. 1 und 2 BGB aus. A hat seine Pflicht nach § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG nämlich nicht verletzt. In Beispielsfall 2 handelt A durch die falsche Verwendung der Fahrfunktion hingegen (jedenfalls) fahrlässig, sodass Ansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB und ggf. § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 229 StGB bestehen.

c) Zwischenergebnis

Die verschuldensunabhängige Halterhaftung gilt auch bei Verwendung einer automatisierten Fahrfunktion. Hier gibt es durch die Neuerungen in §§ 1a, 1b StVG keine Veränderungen. Vor dem Hintergrund der Betriebsgefahr eines jeden Fahrzeugs ist die Verschuldensunabhängigkeit der Halterhaftung weiterhin interessengerecht und es bedarf keiner Abweichungen bei Nutzung automatisierter Fahrfunktionen.

Anders verhält sich dies bei der verschuldensabhängigen Haftung von Halter und Fahrzeugführer. Insoweit kommt es zu Spiegelungen der regulierungsrechtlich in §§ 1a, 1b StVG neu festgelegten Verantwortungen auf die zivilrechtliche Haftung. Sie bewirken eine Verschiebung des Sorgfaltsmaßstabs, der sich im Rahmen der Verschuldenshaftung nach § 18 StVG sowie der deliktischen Haftung so auswirkt, dass der Fahrer nur im Rahmen seiner regulie-

rungsrechtlich zugewiesenen Verantwortungssphäre auch gem. § 823 BGB und § 18 StVG einzustehen hat. Dies gilt für den Halter auch mit Blick auf seine Instruktionspflicht gegenüber dem Fahrer im Rahmen der Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB.

3. Auswirkungen auf das Haftungsregime des Herstellers: die Verzahnung von Produktfehler und „bestimmungsgemäßer Verwendung“

Die Haftung des Herstellers ist maßgeblich durch die Produkt- sowie die Produzentenhaftung geprägt. Während die Produkthaftung in § 1 Abs. 1 S. 1 ProdHaftG geregelt ist, folgt die Produzentenhaftung aus der Deliktshaftung nach § 823 Abs. 1 BGB. Die beiden Haftungstatbestände lassen einander gemäß § 15 Abs. 2 ProdHaftG unberührt.

a) Die Produkthaftung gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 ProdHaftG

aa) Ausgangspunkt: verschuldensunabhängige Haftung für Produktfehler

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 ProdHaftG haftet der Hersteller für die aus einer Tötung, der Verletzung von Körper oder Gesundheit und Sachbeschädigung entstandenen Schäden, die durch ein fehlerhaftes Produkt verursacht wurden. Die Haftung ist verschuldensunabhängig, erforderlich sind haftungsbegründende sowie haftungsausfüllende Kausalität. Der Schutzzweck der Norm besteht, wie aus § 3 Abs. 1 ProdHaftG deutlich wird, darin, Personen vor sicherheitsrelevanten Gefahren von Produkten zu schützen.³⁸ Maßgeblich für die Fehlerbestimmung ist der Zeitpunkt, zu dem das Produkt in den Verkehr gebracht wurde (§ 3 Abs. 1 lit. c) ProdHaftG). Ersatzverpflichteter ist der Hersteller (§ 4 ProdHaftG). Der Höchsthaftungsbetrag ist gemäß § 10 ProdHaftG nach Rechtsgut unterschiedlich begrenzt, der Selbstbehalt gemäß § 11 ProdHaftG liegt bei 500 Euro. Die Darlegungs- und Beweislast trägt grundsätzlich der Geschädigte,³⁹ wobei der Anscheinsbeweis zulässig ist, wenn der Fehler aus dem „Organisations- und Gefahrenbereich“ des Herstellers stammt.⁴⁰

Mit Blick auf automatisierte Fahrfunktionen ist das Merkmal des Produktfehlers der Dreh- und Angelpunkt der Produkthaftung des Herstellers.⁴¹ Nach § 3 ProdHaftG hat ein Produkt einen Fehler, „wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere (a) seiner Darbietung, (b) des Gebrauchs, mit dem billigerweise gerechnet werden kann, (c) des Zeitpunkts, in dem es in den Verkehr gebracht wurde, berechtigterweise erwartet werden kann“ – also kurz: wenn es bei Inverkehrbringen nicht den berechtigten Sicherheitserwartungen entsprochen hat.⁴²

bb) Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler

Bei den Produktfehlern sind Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler zu unterscheiden. Ein *Fabrikationsfehler* liegt vor, wenn ein einzelnes Produkt denjenigen Anforderungen nicht genügt, die sich der Hersteller selbst auferlegt hat, wenn es also den für die Produktserie defi-

³⁸ Förster, in: BeckOK BGB, 46. Ed. 1.5.2018, ProdHaftG § 1 Rn. 30.

³⁹ Fleck/Thomas, NJOZ 2015, 1393, 1396.

⁴⁰ Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), BGB § 823 Rn. 760.

⁴¹ Vgl. Schrader, DAR 2018, 314, 317.

⁴² Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), ProdHaftG § 1 Rn. 16. Eingehend zum Begriff des Produktfehlers Schrader, DAR 2018, 314, 317 ff.

nierten Sicherheitsstandard verfehlt.⁴³ Dies wird, regulierungsrechtlich gesprochen, bei Einhaltung der Conformity of Production-Anforderungen vermeidbar sein – wenn nicht, ist der Hersteller für den Fehler verantwortlich.

Ein *Konstruktionsfehler* liegt vor, wenn ein Produkt bereits seiner Konzeption nach den gebotenen Sicherheitsstandard nicht erreicht.⁴⁴ Hier liegt, wie ausgeführt (II.3.), bereits regulierungsrechtlich ein *zentraler Schwerpunkt für die Entwicklung hoch- oder vollautomatisierter Fahrsysteme* (erst recht für autonome Systeme). Der Hersteller muss zur Erfüllung der regulierungsrechtlichen Verantwortung zunächst *alle* denkbaren Fahrsituationen innerhalb des Anwendungsfalles vorausdenken und in der Systemkonfiguration unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des zu erwartenden Gebrauches und des Verhaltensrechts berücksichtigen – sei es durch technische Bewältigung, sei es durch Aufklärung über die verbleibenden Fälle jenseits der technischen Bewältigung.

Kann also das System aus technischen Gründen nicht alle denkbaren Fahrsituationen innerhalb des Anwendungsfalles bewältigen und ist eine entsprechende Aufklärung des Fahrers über die ihm weiter zukommende Überwachungsverantwortung aus objektiver Sicht und des zu erwartenden Gebrauches, zu dem auch ein Fehlgebrauch gehören kann⁴⁵, zumutbar, kann der Hersteller diese Sachlage zulässigerweise im Rahmen der Systembeschreibung durch Darlegung der Systemgrenzen und des bestimmungsgemäßen Gebrauchs bewältigen und abfedern. *Was der Hersteller somit regulierungsrechtlich zu prüfen und zu bewältigen hat, entspricht damit weitgehend dem, was er auch produkthaftungsrechtlich zur Vermeidung eines Produktfehlers berücksichtigen muss.*

Ein *Instruktionsfehler* liegt vor, wenn das Produkt von unzureichenden oder falschen Warnungen und Gebrauchsanweisungen begleitet wird, die für den Benutzer nötig wären, um das Produkt gefahrlos verwenden zu können.⁴⁶ Das heißt: Nicht anders als bereits regulierungsrechtlich durch § 1a Abs. 1, 2 S. 2 StVG verlangt, muss der Hersteller auch zwecks Vermeidung eines Produktfehlers die Grenzen des bestimmungsgemäßen Gebrauchs sehr klar und unmissverständlich in der Systembeschreibung erläutern.⁴⁷ Tut er das nicht, liegt nicht nur ein regulierungsrechtlicher Verstoß, sondern zugleich ein Instruktionsfehler im Sinne der Fehlerlehre des ProdHaftG vor.⁴⁸ Da produkthaftungsrechtlich die „Darbietung“ des Produkts gemäß § 3 Abs. 1 lit a) ProdHaftG die Gestaltung des Produkts, die Produktbeschreibung sowie Werbung umfasst⁴⁹, ist die Systembeschreibung nach § 1a Abs. 2 S. 2 StVG als „Darbietung“ des Produkts für die Fehlerbestimmung von zentraler Bedeutung.⁵⁰

cc) Ergebnis: Spiegelungen der regulierungsrechtlichen Anforderungen an Konstruktion, Fabrikation und Instruktion in der Fehlerlehre des ProdHaftG

Es kommt somit auf allen drei Ebenen einer Produktentstehung und -vermarktung, der Konstruktion, Fabrikation sowie der Instruktion, zu *Spiegelungen der regulierungsrechtlich festgelegten Verantwortungsbereiche in der Produkthaftung des Herstellers nach dem ProdHaftG.*

Das bedeutet zwar nicht, dass mit der regulierungsrechtlichen Zulassung eines Fahrzeugs mit automatisiertem Fahrsystem zwangsläufig die Annahme eines Produktfehlers im Sinne von § 3 Abs. 1 ProdHaftG ausgeschlossen sei.

Es bleibt auch nach Erlass der Neuregelungen in §§ 1a, 1b StVG dabei, dass sich die haftungsrechtlichen Voraussetzungen eines Produktfehlers eigenständig weiterhin nach § 3 Abs. 1 ProdHaftG bestimmen⁵¹. Es kann also durchaus Fälle geben, in denen trotz regulierungsrechtlicher Zulässigkeit ein Produktfehler vorliegt, oder trotz regulierungsrechtlicher Unzulässigkeit ein Produktfehler ausgeschlossen ist.

Allerdings führen die regulierungsrechtlichen Neuregelungen rein praktisch zu einem weitgehenden *Gleichlauf der Fragestellungen*: Die Fragen, die sich der Hersteller bereits zur Gewährleistung der regulierungsrechtlichen Anforderungen und Sicherheit stellen und deren Erfüllung er im Genehmigungsverfahren nachweisen muss, sind jedenfalls weitgehend deckungsgleich mit den Fragen, die er sich zur Vermeidung einer Produkthaftung nach § 1 ProdHaftG stellen muss.

dd) Ergebnisse in den Beispielfällen

Vor diesem Hintergrund hat B in Beispielfall 1 gegenüber dem Hersteller einen Anspruch aus § 1 Abs. 1 S. 1 ProdHaftG. Denn bei Inverkehrbringen liegt mit der fehlerhaft arbeitenden Fahrfunktion ein Produktfehler vor. Aufgrund der Bejahung eines fehlerhaften Produkts sowie des vermuteten Verschuldens wäre auch ein Anspruch aus der Produzentenhaftung nach § 823 Abs. 1 BGB gegeben. Ob daneben ein Anspruch nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. § 229 StGB in Betracht kommt, hängt von den Umständen des Einzelfalles und dem Verhalten der bei dem Hersteller handelnden natürlichen Personen ab. Auch A hat einen Anspruch gegen den Hersteller nach Produkthaftung sowie Produzentenhaftung. Er handelte nicht fahrlässig. Die Fahrfunktion war unvorhersehbar fehlerhaft. In Beispielfall 2 ist bereits ein Produktfehler zu verneinen. Vielmehr wurde das System außerhalb seines Anwendungsbereichs genutzt, sodass keine Ansprüche gegen den Hersteller bestehen, weder von A noch von B.

b) Die Produzentenhaftung im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB

Im Unterschied zur Produkthaftung stellt die Produzentenhaftung eine Verschuldenshaftung dar. Jedoch erfährt der Hersteller in diesem Rahmen zu seinen Lasten eine Beweislastumkehr, indem sein Verschulden vermutet wird.⁵²

Im Rahmen der Produzentenhaftung entsprechen die deliktischen Verkehrssicherungspflichten des Herstellers nach

43 Wagner, in: MüKoBGB, 7. Aufl. 2017, ProdHaftG § 3 Rn. 37.

44 Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), ProdHaftG § 3 Rn. 30.

45 Auf diesen Punkt weist produkthaftungsrechtlich Schrader, DAR 2018, 314, 319 zu Recht hin.

46 Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), ProdHaftG § 3 Rn. 35.

47 Vgl. Wolfers, RAW 2017, 86, 88 sowie von Bodungen/Hoffmann, NZV 2018, 97, 99 f.

48 Lutz, NJW 2015, 119, 120.

49 Schrader, DAR 2018, 314, 317 f.

50 Schrader, DAR 2018, 314, 318.

51 Vgl. zum einen die Gegenäußerung der Bundesregierung in BT-Drs. 18/11534, S. 15, worin die Bundesregierung den vom Bundesrat erwünschten Erlass von Spezialregelungen zur Herstellerhaftung mit Verweis auf das allgemeine gesetzliche Haftungsregime und die vorhandenen Regelungen zur Produktsicherheit und zur Produkthaftung abgelehnt hat; zum anderen § 1 Abs. 2 Nr. 4 ProdHaftG, der erst im Falle zwingender Rechtsvorschriften eine Ersatzpflicht ausschließt, nicht aber nach einer regulierungsrechtlichen Einzelzulassung eines Produktes (vgl. RegE zum ProdHaftG, BT-Drs. 11/2447, 15 sowie Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), ProdHaftG § 1 Rn. 50 m. w. N.).

52 Schrader, DAR 2018, 314, 316.

§ 823 Abs. 1 BGB denselben Maßstäben wie bei der Produkthaftung.⁵³ Denn dieselben objektiven Maßstäbe, nach denen sich die berechtigten Verkehrserwartungen bei der Fehlerhaftigkeit eines Produkts gem. § 3 ProdHaftG richten, greifen auch bei der Produzentenhaftung.⁵⁴

Allerdings reicht die deliktische Haftung weiter, da sie auch Schäden am Fahrzeug selbst erfasst und auch über den Zeitpunkt des Inverkehrbringens hinaus fortwirkt (Produktbeobachtungspflicht).⁵⁵ Insoweit hat die Produzentenhaftung einen anderen Anknüpfungspunkt als die Produkthaftung. Sie setzt bei der schuldhaften Verletzung von Sorgfalts- bzw. Verkehrssicherungspflichten an.⁵⁶ Denn mit dem Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produkts wurde eine Gefahrenquelle geschaffen. Dann ist der Hersteller verpflichtet, alle potentiellen Gefahren, die von seinem fehlerhaften Produkt ausgehen, auch nach dem Inverkehrbringen abzuwenden.⁵⁷ Der Umfang dieser Pflicht wird nach der Gefährlichkeit des Produkts bestimmt.⁵⁸

c) Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB

Denkbar ist theoretisch auch eine Haftung gemäß § 823 Abs. 2 BGB aufgrund eines schuldhaften Verstoßes gegen ein Schutzgesetz. Z.B. könnte eine fahrlässige Körperverletzung nach § 229 StGB einschlägig sein. Anknüpfungspunkte dafür wäre aber nur das Handeln natürlicher Personen. Ob dies bei Personen, die im Betrieb des Herstellers handeln, der Fall ist, ist eine Frage des Einzelfalles und könnte beispielsweise bei einer fahrlässigen Fehlkonstruktion oder -fabrikation angenommen werden. Eine strafrechtliche Verantwortung des Herstellers als juristische Person ist nach derzeitiger Rechtslage ausgeschlossen.⁵⁹

4. Die Auswirkungen für Versicherer

Mit Blick auf die Kfz-Versicherung und die Versicherung des Herstellers ist nur die erste eine Pflichtversicherung gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 PflVG. Dies ist im Rahmen des § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG Voraussetzung dafür, dass der geschädigte Dritte einen Anspruch gegen den Versicherer hat. Demnach besteht nur gegen die Kfz-Versicherung ein Direktanspruch eines Geschädigten, nicht aber gegenüber der Versicherung des Herstellers eines fehlerhaften Produkts.⁶⁰

Entsprechend ergeben sich Unterschiede bei der Lösung der Beispielsfälle: In Fall 1 hat B einen Anspruch gegen die Kfz-Versicherung des A gemäß § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG aufgrund seines Anspruches gegen A nach § 7 Abs. 1 StVG. Er hat jedoch keinen Anspruch gegen die Versicherung des Herstellers des fehlerhaften Produkts, da diese Versicherung im Gegensatz zur Kfz-Versicherung keine Pflichtversicherung nach dem PflVG ist. A hat gegen seine Kfz-Versicherung einen Freistellungsanspruch aus § 426 BGB wegen des Anspruchs des B aus § 7 Abs. 1 StVG gegen ihn.

Auch in Beispielsfall 2 hat B einen Anspruch gegenüber der Kfz-Versicherung des A gemäß §§ 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, 116 Abs. 1 S. 1 VVG in Verbindung mit § 1 PflVG. Schon mangels Anspruchs gegen den Hersteller scheidet jedweder Anspruch gegen die Versicherung des Herstellers von vorneherein aus. Die Ansprüche des A gegen seine eigene Kfz-Versicherung bestimmen sich nach den vertraglichen Bedingungen seiner Kfz-Versicherung und dem Verschuldensmaßstab. Für einen Fall einer bedingt vorsätzlichen, nicht-bestimmungsgemäßen Verwendung einer automati-

sierten Fahrfunktion könnte sie ggf. nicht greifen. Dann hätte A keinen Anspruch gegen seine Kfz-Versicherung.

Überdies kann der Kfz-Haftpflichtversicherer auf Grundlage der Produkt- und Produzentenhaftung beim Hersteller über § 86 VVG Rückgriff nehmen, wenn ein Produktfehler vorliegt; nicht hingegen, wenn der Fahrer die Fahrzeugführung wieder hätte übernehmen müssen. Dann handelte es sich um ein durch die Kfz-Versicherung versichertes Risiko, vgl. § 116 Abs. 1 S. 1 VVG.

Die Mindestdeckungssumme der Kfz-Versicherung liegt nur bei 7,5 Mio. Euro liegt, wohingegen gemäß § 12 StVG die Kappungsgrenze bei 10 Mio. Euro liegt und für Sachschäden bei 2 Mio. Euro.⁶¹

IV. Zusammenfassung

Die neuen Bestimmungen zum automatisierten Fahren in §§ 1a, 1b StVG weisen Hersteller, Fahrer und Halter regulierungsrechtlich Verantwortungsbereiche zu, die vorwirkend in das zivilrechtliche Haftungsrecht hineinwirken. Die Verschränkung von Regulierungs- und Haftungsrecht ist an vielen Stellen erkennbar. Zwei Punkte sind besonders hervorzuheben:

Zum einen muss der Hersteller regulierungsrechtlich das hoch- oder vollautomatisierte System so konstruieren und faktisch so fertigen, dass es den gesetzlichen Anforderungen nach § 1a Abs. 1, 2 S. 1 Nr. 1 bis 6 StVG entspricht. Dabei muss er zur Erfüllung der regulierungsrechtlichen Verantwortung alle denkbaren Fahrsituationen innerhalb des Anwendungsfalles vorausdenken und in der Systemkonfiguration unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des zu erwartenden Gebrauches und des Verhaltensrechts berücksichtigen – sei es durch technische Bewältigung, sei es durch Aufklärung über die verbleibenden Fälle jenseits der technischen Bewältigung. Außerdem muss er den Fahrer durch die Systembeschreibung nach § 1a Abs. 2 S. 2 StVG so über den Anwendungsfall, seine Voraussetzungen und Grenzen aufklären, dass er das System verstehen und bestimmungsgemäß verwenden sowie überwachen kann. Die Einhaltung dieser regulierungsrechtlichen Konstruktions-, Fertigungs- und Instruktionsverantwortung muss der Hersteller in dem Typgenehmigungs- und Zulassungsverfahren sowie während der Produktion (Conformity of Production-Anforderungen) sicherstellen.

Es zeigt sich damit ein Gleichlauf der Fragestellungen: Die Fragen, die sich der Hersteller bereits regulierungsrechtlich stellen und deren Erfüllung er im Genehmigungsverfahren nachweisen muss, sind weitgehend deckungsgleich mit den Fragen, die er sich zur Vermeidung einer Produkthaftung nach §§ 1, 3 ProdHaftG stellen muss. Die regulierungsrecht-

⁵³ Von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, 503, 504; vgl. auch BGH, 16.6.2009 – VI ZR 107/08 – Airbag, DAR 2009, 582 f.

⁵⁴ Förster, in: BeckOK BGB (Fn. 38), ProdHaftG § 3 Rn. 6.

⁵⁵ Schrader, DAR 2018, 314, 316.

⁵⁶ Von Bodungen/Hoffmann, NZV 2018, 97, 98.

⁵⁷ Schrader, DAR 2018, 314, 316.

⁵⁸ Zu den weiteren Besonderheiten der Produktbeobachtungspflicht im Rahmen des automatisierten Fahrens Schrader, DAR 2018, 314, 316 f.

⁵⁹ Vgl. hierzu Diskussion Cacilo, Schmidt et al., Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – industriepolitische Schlussfolgerungen, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (Fraunhofer-Studie 2015), 18.11.2015, S. 151.

⁶⁰ Genaueres dazu bei Schrader, DAR 2018, 314, 315.

⁶¹ So Pataki, DAR 2018, 133, 136.

liche Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionenverantwortung spiegelt sich rein faktisch (trotz der weiterhin rechtsdogmatisch unterschiedlichen Rechtskreise) in weitem Umfang in der Bewertung der produkthaftungsrechtlichen Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionenfehler wider.

Alle drei Ebenen einer Produktentwicklung und -vermarktung, nämlich Konstruktion, Fabrikation sowie Instruktion, zeigen somit Spiegelungen der regulierungsrechtlich festgelegten Verantwortungsbereiche in der Produkthaftung des Herstellers nach ProdHaftG.

Zum anderen kommt es bei der verschuldensabhängigen Haftung von Halter und Fahrzeugführer zu Verschränkungen der regulierungsrechtlich in §§ 1a, 1b StVG neu festgelegten Verantwortungen mit der zivilrechtlichen Haftung. Sie bewirken eine Verschiebung des Sorgfaltsmaßstabs.

Auch bei Nutzung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion besteht kein vollständiges Abwendungsrecht von dem Verkehrsgeschehen, und damit keine vollständige Befreiung des Fahrers von der Sorgfaltspflicht. Vielmehr kann der Fahrer von der Sorgfaltspflicht nur soweit entlastet werden, wie regulierungsrechtlich der bestimmungsgemäße Gebrauch nach § 1a Abs. 2 StVG reicht. Die Grenzen der von dem Gesetz weiter geforderten Wahrnehmungsbereitschaft entsprechen den Grenzen der in der Systembeschreibung dargelegten bestimmungsgemäßen Verwendung.

Da, wo die Beteiligten bei der Nutzung automatisierter Fahrsysteme regulierungsrechtlich Verantwortung tragen, müssen sie auch haftungsrechtlich eintreten. Regulierungs- und Haftungsrecht sind insoweit zwei Seiten derselben Medaille.

Dr. Angelika Christoph, Coburg*

Die Zukunft der Autoversicherung

Autonome Autos für alle, überall und jederzeit? Auch im Allgäu und in Andalusien? Völlig unfallfrei? Besser die überflüssige und ungerechte Autoversicherung gleich abschaffen! Da kann man sich als Autobesitzer die Versicherungsprämie sparen! Stattdessen sollte man den Autohersteller direkt in die Haftung nehmen, weil er immer verantwortlich ist, wenn das autonome Auto Schaden anrichtet! Das ist fair! Oder doch nicht? Ein genauer Blick lohnt.

I. Digitaler Umbruch im automobilen Umfeld

1. Automobil- und Technologieindustrie als Auslöser

Die Automobilindustrie erlebt einen tiefgreifenden Umbruch. Sie muss insbesondere den urbanen, umwelt- und soziodemographischen Anforderungen an Mobilität gerecht werden. Innovatoren internationalen Zuschnitts drängen mit ihren digitalen Geschäftsmodellen in den angestammten Markt der Automobilhersteller (OEM = Original Equipment Manufacturer), schaffen neue Wertschöpfungsketten und verändern Kundenerwartungen¹. Disruptive Ansätze, wie Google Car, die selbstfahrende Autos in naher Zukunft für jedermann verheißen, werden medial intensiv begleitet. Die OEM antworten mit einer Investitionsinitiative. Sie entwickeln immer bessere Fahrzeugassistenzsysteme, automatisierte und autonome Fahrsysteme, bieten digitale Dienste an, optimieren Komfort und Sicherheit. Das Kfz wird zur digitalen Kundenschnittstelle, so wie es mobile Endgeräte heute schon sind. Die Digitalisierung schafft aber auch eine neue Risikolage im Straßenverkehr.

2. Autoversicherung als betroffene Branche

Der digitale Umbruch in der Automobilindustrie schlägt auf die Autoversicherung durch. Sie hat traditionell den Auftrag, Verkehrstopfer und andere Geschädigte vor den Risiken der Fahrzeuge im Straßenverkehr zu schützen. Die

Autoversicherung kann nur bestehen, wenn es ihr gelingt, diesen Auftrag vor dem Hintergrund der digitalen Mobilität zu erfüllen². Wesentliche Voraussetzung ist dabei der Zugang zum Kunden. In jüngster Zeit sind Kfz-Versicherer dazu übergegangen, ihr klassisches Versicherungsgeschäft durch Telematik-Services (z. B. Telematik-Tarife³, Unfallmeldedienst⁴) zu ergänzen und die digitale Schnittstelle ins Auto hinein zu bedienen. Das entspricht den Erwartungen der Autofahrer, ist aber zugleich auch die Reaktion auf die Wettbewerbsbedrohung. Versicherer sind auf direkten Kundenkontakt angewiesen⁵. Besetzen OEM oder Bigtechs wie Google oder Apple die digitale Schnittstelle zu den Autofahrern, dann ist das angestammte Geschäftsmodell der Kfz-Versicherer existenziell bedroht. Versicherer ohne unmittelbaren Kundenkontakt, eingestellt in Ökosysteme der OEM oder der Bigtechs, bestimmen dann nicht mehr ihre Geschäftspolitik selbst, sondern verwalten als white label Versicherer nur noch Versicherungsverträge. Monopolisierungstendenzen, die der Digitalisierung gleichsam immanent sind, belasten den Wettbewerb und schränken die Produktvielfalt ein.

3. Maßgebliche Perspektive

Bei den Überlegungen zu zukunftsweisenden Technologien im automobilen Umfeld stehen Vorteile und Nutzen im

* Auf Seite VII erfahren Sie mehr über die Autorin.

- 1 Zu den Risiken der Digitalisierung in der deutschen Automobilindustrie vgl. weiterführend: *Wagner/Derer*, RAW 2018, 33 ff.
- 2 Nachfolgend soll auf die wichtigsten Sparten der Kfz-Versicherung, nämlich auf die Kfz-Haftpflichtversicherung, die Kasko und den Fahrerschutz eingegangen werden. Außen vor bleiben weitere Kfz-Versicherungen wie Kfz-Umweltschadenversicherung, Auto-Schutzbrief, Ausland-Schadenschutz und Insassenunfallversicherung.
- 3 Vgl. Übersicht: <https://www.finanztip.de/kfz-versicherung/telematiktarif/> (abgerufen: 1.6.2018).
- 4 <https://www.gdv.de/de/themen/news/so-funktioniert-der-unfallmeldedienst-12054> (abgerufen: 1.6.2018).
- 5 Vgl. zu Data4Drivers <http://positionen.gdv.de/mein-auto-meine-daten/> (abgerufen: 1.6.2018).