

HERSTELLERHAFTUNG FÜR SELBSTFAHRENDE AUTOS

Georg Borges

Universitätsprofessor, Universität des Saarlandes, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Rechtsinformatik, deutsches und internationales Wirtschaftsrecht sowie Rechtslehre; geschäftsführender Direktor, Institut für Rechtsinformatik
Campus A5 4, 66123 Saarbrücken, Deutschland, DE
ls-borges@uni-saarland.de; <http://www.rechtsinformatik.saarland>

Schlagworte: *Selbstfahrende Autos, Herstellerhaftung, Kausalhaftung, Gefährdungshaftung*

Abstract: *Der Beitrag erörtert die Haftung für Unfälle unter Beteiligung selbstfahrender Autos. Der Schwerpunkt liegt auf der Haftung des KFZ-Herstellers. Nach geltender Rechtslage konzentriert sich die Haftung auf den Halter des Fahrzeugs. Dies erscheint bei selbstfahrenden KFZ nicht angemessen. Der Beitrag plädiert für eine verschuldensunabhängige Haftung des Herstellers selbstfahrender Autos, die durch den Gesetzgeber eingeführt werden sollte.*

1. Einführung

Selbstfahrende Autos sind nicht nur eine faszinierende technische Entwicklung, sie werfen auch etliche Rechtsfragen auf. So wird derzeit etwa an den rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung autonomer Fahrzeuge gearbeitet, die eine Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr (WÜ) sowie eine Anpassung des hieran anknüpfenden, nationalen Straßenverkehrszulassungsrechts erfordert.¹ Selbstfahrende Autos werden in Unfälle verwickelt sein, diese auch verursachen. Aus einem aktuellen Bericht des Internetkonzerns Google an die kalifornische Kraftfahrzeugbehörde geht hervor, dass es in dem vierzehnmonatigen Berichtszeitraum zu mehr als einem Dutzend Unfälle gekommen wäre, wenn der Fahrer nicht eingegriffen hätte.²

Die geltende Rechtslage, wonach die Haftung für Schäden aus Verkehrsunfällen selbstfahrender Autos vor allem Fahrzeughalter und Fahrer trifft, wird derzeit offenbar als ein Problem angesehen, das der erfolgreichen Einführung selbstfahrender KFZ im Wege stehen könnte.³ Interessanterweise fordern Auto-Hersteller teilweise eine Änderung dieser Rechtslage: So preschte etwa der Hersteller Geely (Volvo) öffentlichkeitswirksam mit der Ankündigung vor, die Haftung für Unfälle unter Beteiligung selbstfahrender Fahrzeuge übernehmen zu wollen,⁴ auch Google hält die Produktverantwortlichkeit des Herstellers für das adäquate Haftungsinstrument.⁵ Dies ist bemerkenswert, ein Ruf nach eigener Haftung ertönt nicht allzu häufig.

Dies wirft die Frage auf, unter welchen Voraussetzungen eine Haftung des Herstellers für selbstfahrende Autos

¹ v. BODUNGEN, NZV 2015, 521 ff.; JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313, 315; LUTZ, NJW 2015, 119, 122 f.; LUTZ/TANG/LIENKAMP, NZV 2013, 57 f.

² Vgl. den Google Self-Driving Car Testing Report on Disengagements of Autonomous Mode, December 2015, S. 6 (abrufbar unter <https://www.google.com/selfdrivingcar/files/reports/report-annual-15.pdf>).

³ So gelangt etwa die Boston Consulting Group in einer aktuellen Stellungnahme zu der These, dass unklare Haftungsregelungen die Markteinführung von autonomen Fahrzeugen hemmen können (Revolution Versus Regulation: The Make-or-Break Questions About Autonomous Vehicles, Chapter 5 [abrufbar unter: <https://www.bcgperspectives.com/content/articles/automotive-revolution-versus-regulation-make-break-questions-autonomous-vehicles/>]); vgl. ferner JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313 f.

⁴ <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/maechtige-internetriesen/volvo-uebernimmt-haftung-fuer-selbstfahrende-autos-13847238.html>.

⁵ <http://www.technologyreview.com/news/520746/data-shows-googles-robot-cars-are-smoother-safer-drivers-than-you-or-i/>.

besteht. Diese Frage wird nachfolgend erörtert. Dabei wird zur Vereinfachung⁶ nicht auf den Einsatz von Fahrassistenten und das teilautomatische Fahren, sondern auf vollständig selbstständig fahrende Fahrzeuge abgestellt, wie sie derzeit erprobt werden.⁷

2. Die Haftung des Herstellers im geltenden Haftungssystem

2.1. Beteiligte und Haftung für KFZ-Unfälle

Bei der Haftung für Unfälle, die durch selbstfahrende Autos verursacht werden, sind insbesondere drei Beteiligte zu unterscheiden: der Fahrer, der Halter und der Hersteller des Kraftfahrzeugs.

Für die Haftung des Fahrers besteht eine doppelte gesetzliche Grundlage: Neben die spezialgesetzlichen Haftung aus § 18 Abs. 1 StVG tritt die allgemeine deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB. In beiden Fällen handelt es sich um eine Verschuldenshaftung, die eine Pflichtverletzung des Fahrers voraussetzt. Allerdings stellt die Rechtsprechung sehr strenge Anforderungen an die Sorgfalt des Fahrers.⁸ Bei der Haftung nach § 18 Abs. 1 StVG kommt eine Beweislastumkehr zulasten des Fahrers hinzu, sodass die Haftung des Fahrers nach § 18 Abs. 1 StVG einer Kausalhaftung⁹ im Ergebnis nahekommt.¹⁰ Auch bei Unfällen selbstfahrender Autos wird häufig eine Haftung des Fahrers in Betracht kommen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Fahrer die automatische Steuerung abschaltet oder sonst selbst in das Fahrgeschehen eingreift. Wenn der Fahrer – unterstellt: zulässigerweise – das Fahrzeug jedoch nicht steuert, dieses also autonom fährt, ist für eine Pflichtverletzung des Fahrers und damit für dessen Haftung kein Raum.¹¹

Der primäre Haftungsadressat bei KFZ-Unfällen ist de lege lata der KFZ-Halter. Er haftet dem Geschädigten nach § 7 Abs. 1 StVG für Unfälle, die beim Betrieb des KFZ verursacht werden, auf Schadensersatz. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG ist eine Kausalhaftung,¹² die insbesondere keine Pflichtverletzung des Halters oder des Fahrers voraussetzt.¹³ Maßgebliche Haftungsvoraussetzung ist eine Verursachung der Verletzung beim Betrieb des KFZ.¹⁴

Die Halterhaftung nach § 7 StVG geht mit einer Pflichtversicherung und einem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer einher. Gemäß § 1 PflVG ist der Halter verpflichtet, zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden eine Haftpflichtversicherung nach Maßgabe der §§ 2 ff. PflVG abzuschließen. Dem Geschädigten steht gegen die KFZ-Haftpflichtversicherung gemäß § 115 Abs. 1 S. 1 Nr.

⁶ Im Fall des Zusammenwirkens von Fahrzeugführer und Assistenzsystemen etwa stellen sich mitunter schwierige Abgrenzungsfragen, ferner sind hiermit erhebliche Beweisprobleme verbunden; vgl. etwa HORNER/KAULARTZ, CR 2016, 7, 9 f.; LUTZ, NJW 2015, 119, 120.

⁷ Vgl. im Überblick die Berichterstattung zur aktuellen Entwicklung autonomer Fahrzeuge unter <http://www.autonomes-fahren.de/autonome-fahrzeuge/>. Insbesondere Google testet selbstfahrende Autos zuletzt vermehrt im Straßenverkehr, vgl. <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-12/auto-google-autonom-fahren>.

⁸ KAUFMANN, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Aufl. 2015, 25. Kap. Rn. 321.

⁹ Siehe zum hier verwendeten Begriff der Kausalhaftung unten 3.1.1.

¹⁰ Vgl. etwa GREGER, in: Greger/Zwikel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl. 2014, § 4 Rn. 2, der die Bezeichnung von § 18 StVG als «Gefährdungshaftung» vor dem Hintergrund für möglich erachtet, weil § 18 StVG an die Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs anknüpft.

¹¹ SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3541; implizit auch JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313, 316, die darauf abstellen, inwieweit das automatisierte System vom Fahrzeugführer unabhängig arbeitet; vgl. bereits für Fahrassistenzsysteme ALBRECHT, DAR 2005, 186, 190; DERS., SVR 2005, 373, 374; BERZ/DEDY/GRANICH, DAR 2000, 545, 547; VOGT, NZV 2003, 153, 156.

¹² BÖHMER, NJW 1970, 1724, 1725 («Verursachungshaftung»); DEUTSCH, NJW 1992, 73, 75. Üblicherweise wird die Haftung aus § 7 StVG als Gefährdungshaftung bezeichnet, vgl. KÖNIG, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 7 StVG Rn. 1; KUHNERT, in: NK-GVR, 2014, § 7 StVG Rn. 4; WALTER, in: BeckOGK, § 7 StVG Rn. 3.

¹³ BURMANN, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 7 StVG Rn. 1; KAUFMANN, in: Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Aufl., 2015, 25. Kap. Rn. 7, 16; KUHNERT, in: NK-GVR, 2014, § 7 StVG Rn. 4.

¹⁴ GRÜNEBERG, in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts (33. EL 2015), Kap. 4 A. Rn. 7.

1 VVG ein Direktanspruch zu. Dabei haften Halter und Versicherung gemäß § 115 Abs. 1 S. 4 VVG als Gesamtschuldner. Auch Fahrer und Halter haften dem Geschädigten als Gesamtschuldner.¹⁵ Die Rechtsprechung spricht insoweit von einer «Zurechnungs- und Haftungseinheit».¹⁶

Für den Gesamtschuldnerausgleich zwischen Fahrer, Halter und Versicherer ist § 116 Abs. 1 S. 1 VVG entscheidend, der dem Versicherer im Innenverhältnis grundsätzlich die alleinige Haftung zuweist.¹⁷ In der Praxis trägt daher die Haftpflichtversicherung des KFZ-Halters die Schäden aus Verkehrsunfällen. Allerdings wird der Halter durch den Schadenfreiheitsrabatt der Versicherungsprämie am Schaden unmittelbar wirtschaftlich beteiligt.¹⁸

Die Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG gilt auch für selbstfahrende Autos. Entsprechend hat der Halter grundsätzlich für sämtliche Schäden aus Unfällen, die von selbstfahrenden Autos verursacht werden, einzustehen.¹⁹ Die Haftung ist nicht nach § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen,²⁰ da das Versagen technischer Einrichtungen grundsätzlich nicht als «höhere Gewalt» einzustufen ist.²¹

Die Haftung des Herstellers für selbstfahrende Autos richtet sich vor allem²² nach den allgemeinen Regeln des Produkthaftungsrechts (2.2.) und des Deliktsrechts (2.3.). Schließlich wird auch eine analoge Anwendung des § 18 StVG diskutiert (2.4.).

2.2. Haftung nach dem ProdHaftG

Gemäß § 1 ProdHaftG haftet der Hersteller für Personen- und Sachschäden, die durch einen Fehler eines Produkts verursacht werden. Diese Haftung wird häufig als Gefährdungshaftung eingeordnet,²³ da eine Pflichtverletzung nicht Voraussetzung der Haftung ist.

Allerdings ist die Haftung nach dem ProdHaftG in mehrfacher Hinsicht eingeschränkt. Insbesondere folgt aus dem Begriff des Produktfehlers eine wesentliche Haftungseinschränkung: Ein Produktfehler liegt nach der Legaldefinition des § 3 Abs. 1 ProdHaftG vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens berechtigterweise erwartet werden konnte. Dies kommt aber dem Erfordernis einer Pflichtverletzung jedenfalls sehr nahe,²⁴ denn es gehört zu den Verkehrspflichten eines Produktherstellers, das Produkt so sicher zu konstruieren und herzustellen, dass es die berechtigterweise zu erwartende Sicherheit aufweist.²⁵

¹⁵ VIEWEG, in: Staudinger, BGB, Neub. 2015, § 840 Rn. 23; WALTER, in: BeckOGK, § 18 StVG Rn. 29.

¹⁶ BGHZ 54, 283, 285; BGH, NJW 1966, 1262; BGH NJW 1996, 2023, 2024; METZ, NJW 2008, 2806, 2807; WALTER, in: BeckOGK, § 18 StVG Rn. 29.

¹⁷ Ein Regress des Versicherers kommt nur in engen Grenzen in Betracht, siehe zu Fallgruppen im Überblick BURMANN/HESS, in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 33. EL 2015, Kap. 7 Abschnitt K.

¹⁸ Dabei wird die Versicherungsprämie jährlich anhand des individuellen Schadenverlaufs des Versicherungsnehmers neu berechnet, vgl. JACOBSEN, in: Feyock/Jacobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, AKB 2008, Abschnitt I. Rn. 3.

¹⁹ FLECK/THOMAS, NJOZ 2015, 1393, 1394; JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313, 315; LUTZ, NJW 2015, 119, 120; LUTZ/TANG/LIENKAMP, NZV 2013, 57, 61; SCHRADER, NJW 2015, 3537 f.; für Fahrassistenzsysteme etwa FRENZ/CASIMIR-VAN DEN BROEK, DAR 2009, 625, 627.

²⁰ JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313, 315; SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3538.

²¹ So ausdrücklich Begr. RegE zu § 7 Abs. 2 StVG, BT-Drs. 13/10435, S. 20; SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3538; in Bezug auf Fahrassistenzsysteme FRENZ/CASIMIR-VAN DEN BROEK, DAR 2009, 625, 627.

²² Die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit Vorschriften des Produktsicherheitsrechts, die hier nicht erörtert werden kann, hat bisher keine erkennbare praktische Bedeutung (vgl. SPINDLER, CR 2015, 766, 772: «bislang theoretische Rolle»; WAGNER, in: Münchener Kommentar zum BGB, 6. Aufl. 2013, § 823 Rn. 697).

²³ So etwa FLECK/THOMAS, NJOZ 2015, 1393, 1396; HOLLMANN, DB 1985, 2389; SCHIEMANN, in: Erman, BGB, 14. Aufl. 2014, § 1 ProdHaftG Rn. 1; TASCHNER, NJW 1986, 611, 612; siehe ausführlich zum Streitstand bzgl. der Einordnung der Haftung MARBURGER, AcP 192 (1992), 1, 10 ff.; OECHSLER, in: Staudinger, Neub. 2014, Einl. zum ProdHaftG, Rn. 27.

²⁴ Vgl. WAGNER, in: Münchener Kommentar zum BGB, 6. Aufl. 2013, § 3 ProdHaftG Rn. 11.

²⁵ OLG Schleswig, NJW-RR 2008, 691; KULLMANN, ProdHaftG, 6. Aufl. 2010, § 3 Rn. 13; zu den Verkehrspflichten des Herstellers

Für das Vorliegen des Fehlers und dessen Kausalität trägt der Geschädigte die Beweislast (§ 1 Abs. 4 ProdHaftG). Aufgrund dieser Einschränkungen führt die Haftung nach § 1 ProdHaftG regelmäßig nicht zur einer wesentlichen Haftungserweiterung im Vergleich zu § 823 Abs. 1 BGB.²⁶

Die Haftung nach dem ProdHaftG gilt ohne Einschränkungen auch für Hersteller selbstfahrender Autos.²⁷ Allerdings ist zweifelhaft, ob ihr eine über § 823 Abs. 1 BGB hinausgehende Bedeutung zukommt. Insbesondere dürfte es für den Geschädigten oft schwierig sein, den Nachweis eines Produktfehlers zu führen.

2.3. Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB

Eine Haftung des Herstellers kann sich aus § 823 Abs. 1 BGB ergeben, wobei die maßgeblich von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze der sog. Produzentenhaftung besondere Bedeutung haben. Kernelement der Produzentenhaftung sind spezifische Verkehrspflichten der Produkthersteller. Traditionell werden vier Pflichtengruppen unterschieden, die sich auf die Konstruktion, die Herstellung, die Instruktion des Abnehmers bei Inverkehrbringen des Produkts sowie die Produktbeobachtung im Hinblick auf künftig erkennbare Gefahren beziehen.²⁸ Ebenso haben sich spezifische Einschränkungen entwickelt. So liegt etwa eine Pflichtverletzung (Verschulden) nicht vor bei Fehlern, die trotz aller zumutbarer Vorkehrungen auftreten («Ausreißer»)²⁹

Die Grundsätze der Produzentenhaftung gelten uneingeschränkt auch für selbstfahrende Autos. Welche spezifische Bedeutung der Produzentenhaftung insoweit zukommen wird, lässt sich heute nicht sicher prognostizieren, zumal dies nicht zuletzt von der Entwicklung de lege ferenda abhängt. De lege lata könnten die Haftung für Konstruktionsfehler sowie die Produktbeobachtungspflicht von besonderer Bedeutung sein. Diese Fragen können im Rahmen dieses Beitrags jedoch nicht erörtert werden.

2.4. Haftung des Herstellers als Fahrzeugführer

In der Literatur wird vereinzelt ein völlig anderer Ansatz zur Haftungserweiterung vertreten. Danach soll der Hersteller des Fahrzeugs als Fahrzeugführer i.S.d. § 18 StVG anzusehen sein, da dieser aufgrund der Programmierung des Verhaltens das Fahrzeug beherrsche.³⁰ Dieser Ansatz ist überaus interessant. Sein besonderer Charme besteht darin, dass er aufgrund der Beweislastumkehr des § 18 Abs. 1 S. 2 StVG ohne Gesetzesänderung zu einer wesentlich schärferen Haftung des Herstellers führt. Dogmatisch ergibt sich ein Unterschied zur Produzentenhaftung und zur Produkthaftung vor allem, wenn man die Pflichtverletzung des Herstellers nach § 18 StVG nicht auf die Herstellung des Fahrzeugs, sondern auf die Fahrsituation bezieht und sodann die Erkenntnisse aus der konkreten Fahrsituation berücksichtigt.

Es ergeben sich dann weitere Fragen, insbesondere nach dem Anknüpfungspunkt der Haftung. Insoweit sind zwei dogmatisch gänzlich unterschiedliche Ansätze denkbar: Zum einen kann danach gefragt werden, ob das Programm die Steuerung gewählt hat, die in der konkreten Fahrsituation angemessen war und von einem menschlichen Fahrer zu wählen gewesen wäre. Zum anderen könnte man darauf abstellen, ob der Hersteller

noch unten 2.3.

²⁶ HAMDAN/GÜNES, in: jurisPK-BGB, 7. Aufl. 2014, § 1 ProdHaftG Rn. 2; SCHIEMANN, in: Erman, BGB, 14. Aufl. 2014, Vorbem. vor § 1 ProdHaftG Rn. 3.

²⁷ BERZ/DEDY/GRANICH, DAR 2000, 545, 549; JÄNICH/SCHRADER/RECK, NZV 2015, 313, 316; LUTZ/TANG/LIENKAMP, NZV 2013, 57, 61; SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3538; vgl. ferner zu Fahrassistenzsystemen ALBRECHT, SVR 2005, 373, 375; VOGT, NZV 2003, 153, 158.

²⁸ WAGNER, in: Münchener Kommentar zum BGB, 6. Aufl. 2013, § 823 Rn. 654 ff.; WANDT, Gesetzliche Schuldverhältnisse, 7. Aufl. 2015, Rn. 59 ff.

²⁹ SPINDLER, in: BeckOK-BGB, § 823 Rn. 497; SPRAU, in: Palandt, BGB, 75. Aufl. 2016, § 823 Rn. 173; TEICHMANN, in: Jauernig, BGB, 16. Aufl. 2015, § 823 Rn. 134.

³⁰ SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3541.

mit dem Wissen um die konkrete Fahrsituation die Software anders programmiert hätte.

Die erste Möglichkeit, die in gewisser Weise die Gleichstellung des «Verhaltens» einer Maschine mit menschlichem Verhalten impliziert, ist weitreichend und kann hier nicht im Einzelnen erörtert werden.³¹ Der wesentliche dogmatische Einwand gegen dieses Verständnis liegt darin, dass § 18 StVG zu einer Zurechnung des konkreten «Verhaltens» der Maschine zum Hersteller führte. Dies ist der Sache nach aber eine Zurechnung des Betriebsrisikos. Dieses wird im System des StVG aber nach § 7 StVG zugerechnet, wogegen die Haftung des Fahrzeugführers nach § 18 StVG eine Haftung für eine Pflichtverletzung einer natürlichen Person ist.

Die zweite Möglichkeit dürfte bei interessengerechter Auslegung materiell zu denselben Anforderungen führen, wie sie im Rahmen der Produzentenhaftung gelten.

Die analoge Anwendung des § 18 StVG hätte letztlich keine praktische Bedeutung, da die Haftung des Fahrers nach § 18 StVG aufgrund § 116 VVG im Ergebnis subsidiär zur Verantwortlichkeit des Pflichtversicherers bzw. des Halters ist.³² Damit zeigt sich, dass die analoge Anwendung des § 18 StVG nicht der richtige Weg ist, um die Haftung des Herstellers selbstfahrender Autos zu regeln.

3. Kausalhaftung des Herstellers selbstfahrender Autos

Die geltende Rechtslage zur Haftung für selbstfahrende KFZ wird, wie die aktuelle Diskussion zeigt, teilweise als unbefriedigend empfunden. Daher ist insbesondere von Interesse, ob eine verschuldensunabhängige Haftung des Herstellers für selbstfahrende KFZ nach geltendem Recht erreicht werden kann oder durch den Gesetzgeber eingeführt werden sollte.

3.1. Die Kausalhaftung im StVG

3.1.1. Kausalhaftung, Gefährdungshaftung, Verschuldenshaftung

Im deutschen Zivilrecht finden sich unterschiedliche Haftungsmodelle. Das traditionelle Haftungsmodell des deutschen Zivilrechts ist die Verschuldenshaftung,³³ bei der die Schadensersatzpflicht von einer Pflichtverletzung abhängt.³⁴ Der traditionellen Verschuldenshaftung, die insbesondere § 823 Abs. 1 BGB zugrunde liegt,³⁵ wird die sog. Gefährdungshaftung gegenübergestellt.³⁶ Jedoch ist im Einzelnen unklar, welches Haftungskonzept mit diesem Begriff bezeichnet wird.³⁷ Zur Vereinfachung sollen im Folgenden zwei Modelle der «Gefährdungshaftung» unterschieden werden: Ein Haftungsmodell ist die Kausalhaftung, die eine Haftung aufgrund der Verursachung eines Schadens und – da bloße Kausalität zu weit ist³⁸ – einer Verantwortlichkeit für Risikosphären zuschreibt, die Verletzung einer Handlungspflicht oder einen Fehler aber nicht voraussetzt. Unter den Begriff der Gefährdungshaftung werden aber auch zahlreiche andere Haftungsmodelle gefasst,³⁹ die letztlich eine Pflichtverletzung in Form einer Handlungspflichtverletzung oder eines Fehlers, etwa eines

³¹ Zur Frage autonomen Handelns von Maschinen SCHULZ, Verantwortlichkeit bei autonom agierenden Systemen, 2015, S. 50 ff.; vgl. hierzu ferner HORNER/KAULARTZ, CR 2016, 7; im vertragsrechtlichen Kontext sog. Software-Agenten etwa MÜLLER-HENGSTENBERG/KIRN, MMR 2014, 307, 308; ferner WETTIG, Vertragsschluss mittels elektronischer Agenten, 2010, S. 189 ff.

³² SCHRADER, NJW 2015, 3537, 3541 geht insoweit offenbar von Regressmöglichkeiten des Halters gegen den Hersteller aus.

³³ DEUTSCH, Allgemeines Haftungsrecht, 2. Aufl. 1996, Rn. 5.

³⁴ So etwa BRÜGGEMEIER, Deliktsrecht, 1986, Rn. 178; KÖTZ/WAGNER, Deliktsrecht, 12. Aufl. 2013, Rn. 110.

³⁵ KÖTZ/WAGNER, Deliktsrecht, 12. Aufl. 2013, Rn. 113.

³⁶ DEUTSCH, Allgemeines Haftungsrecht, 2. Aufl. 1996, Rn. 9; ESSER, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, 2. Aufl. 1969, S. 1.

³⁷ Teilweise werden zahlreiche verschiedene Typen der Gefährdungshaftung unterschieden, Überblick bei DEUTSCH, NJW 1992, 73 ff.

³⁸ ADAMS, JR 1989, 787 ff.; BRÜGGEMEIER, AcP 182 (1982), 385, 400; LARENZ, VersR 1963, 593, 597.

³⁹ DEUTSCH, NJW 1992, 73, 75 f.

Produktes, voraussetzen⁴⁰ und sich gegenüber der traditionellen Verschuldenshaftung vor allem durch eine andere Verteilung der Beweislast unterscheiden.

Die Übergänge zwischen den verschiedenen Haftungsmodellen sind fließend. Auch im Rahmen der Verschuldenshaftung sind teilweise Beweiserleichterungen bis hin zur partiellen Beweislastumkehr anerkannt. Schließlich kann, wie insbesondere die Rechtsprechung im Bereich von KFZ-Unfällen belegt, die Verschuldenshaftung durch Formulierung umfassender Sorgfaltspflichten im Ergebnis an eine Verantwortlichkeit für Risikosphären angenähert werden.

Für die weitere Darstellung wird zur Vereinfachung zwischen der Kausalhaftung im o.g. Sinne und der Verschuldenshaftung mit dem Erfordernis der nachzuweisenden Pflichtverletzung unterschieden.

3.1.2. Beherrschbarkeit als Grundlage der Kausalhaftung

Die Grundlagen der Kausalhaftung, die recht unterschiedlich beschrieben werden,⁴¹ können hier nicht im Einzelnen erörtert werden. In der Sache dürfte ungeachtet bestehender Streitfrage anerkannt sein, dass sich die Zuweisung einer Kausalhaftung wesentlich durch den Gesichtspunkt der (abstrakten)⁴² Beherrschbarkeit des Risikos rechtfertigt.⁴³

Beherrschen in diesem Sinne meint dabei nicht die Möglichkeit zur Vermeidung eines Schadens durch sorgfältiges Verhalten, auf die es bei der Kausalhaftung nicht ankommt, sondern bezieht auch andere Mechanismen zur Steuerung ein, etwa die Risikotragung durch Steuerung des Aktivitätsniveaus, nicht zuletzt aber eine wirtschaftliche Beherrschbarkeit des Risikos, die etwa die Kompensation eintretender Schäden (Schadensersatz) vorsieht und dies wirtschaftlich absichert (z.B. durch Versicherung, Internalisierung).⁴⁴

Soweit als Grundlage der Kausalhaftung das Entstehenmüssen für geschaffene Gefahren genannt wird,⁴⁵ dürfen damit in der Sache wohl zwei Gesichtspunkte gemeint sein: die Beherrschbarkeit – wer die Gefahr schafft, kann sie, und sei es durch Unterlassen, i.d.R. am besten beherrschen, ggf. auch nur in wirtschaftlicher Hinsicht⁴⁶ – und der Gedanke, dass derjenige, der den Vorteil aus einer Aktivität zieht, auch deren Nachteile tragen soll.⁴⁷

Ein wesentlicher Aspekt der Kausalhaftung, der in der ökonomischen Theorie meist nicht genannt wird, betrifft den Schutz des Geschädigten durch Minimierung von Prozessrisiken. In Bezug auf die Prozessrisiken ist die Kausalhaftung für den Geschädigten wesentlich günstiger, da er danach lediglich einen Kausalbeitrag des Täters und die Zugehörigkeit des Kausalbeitrags zu dessen Risikosphäre nachweisen muss, wogegen er bei der Verschuldenshaftung auch die Verletzung einer Handlungspflicht und deren Kausalität für den Schaden darlegen und ggf. beweisen muss.

⁴⁰ Siehe beispielhaft zur Produkthaftung oben 2.2.

⁴¹ Siehe im Überblick zum Meinungsstand etwa ESSER, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, 1941, S. 72 ff.

⁴² LARENZ/CANARIS, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, S. 605.

⁴³ Vgl. für den Begriff der Gefährdungshaftung im Sinne des hier als Kausalhaftung bezeichneten Haftungsmodells BRÜGGEMEIER, Deliktsrecht, 1986, Rn. 30; HEHL, Das Verhältnis von Verschuldens- und Gefährdungshaftung, 1999, S. 90; LARENZ, JuS 1965, 373, 374; MÜLLER-ERZBACH, AcP 106 (1910), 309, 413; RÜMELIN, Schadensersatz ohne Verschulden, 1910, S. 46; dagegen etwa BLASCHCZOK, Gefährdungshaftung und Risikozuweisung, 1993, S. 66; KÖNDGEN, Haftpflichtfunktionen und Immaterialschaden am Beispiel von Schmerzensgeld bei Gefährdungshaftung, 1976, S. 32.

⁴⁴ In einem derart weiten Sinne bereits RÜMELIN, Schadensersatz ohne Verschulden, 1910, S. 27, 32.

⁴⁵ So etwa BGHZ 105, 65, 66; BGHZ 107, 359, 367; DEUTSCH, Allgemeines Haftungsrecht, 2. Aufl. 1996, Rn. 636.

⁴⁶ Vgl. bereits RÜMELIN, Schadensersatz ohne Verschulden, 1910, S. 27, 32.

⁴⁷ Grundlegend ESSER, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, 1941, S. 72 f.

3.1.3. Grundlagen der Kausalhaftung für KFZ

Die Halterhaftung nach § 7 StVG lässt sich als Kausalhaftung einordnen.⁴⁸ Die Haftung setzt nicht bei einer konkreten Pflichtverletzung an, sondern greift schon dann ein, wenn das Fahrzeug mit dem Willen des Halters vom Fahrer geführt wird und dabei ein Schaden verursacht wird.

Die gesetzliche Regelung beruht auf mehreren Zielen. Eine Grundlage ist offensichtlich der soeben genannte Gesichtspunkt der Beherrschbarkeit des Risikos.⁴⁹ Der KFZ-Halter wird in die Pflicht genommen, da er das Risiko am besten beherrschen kann. Er bestimmt über den Einsatz des KFZ. Vor allem ist er entweder zugleich Fahrer oder bestimmt den Fahrer und kann damit das Schadensrisiko beeinflussen. Nicht zuletzt kann er mit dem Fahrer eine Regelung über den Regress treffen, wie beim Auseinanderfallen von Halter und Fahrer weithin üblich (z.B. bei Mietwagen).

Eine weitere, eher auf Praktikabilität bezogene Grundlage dürfte auch die Verbindung mit der Pflichtversicherung sein, die bei einer Haftung des KFZ-Halters einfacher zu bewerkstelligen ist als bei einer Haftung des Fahrers.

Nicht zuletzt ermöglicht die Kausalhaftung des Halters, den Schadensausgleich zugunsten des Geschädigten zu sichern. Im Vergleich zur Verschuldenshaftung minimiert die Kausalhaftung die Prozessrisiken des Geschädigten, und im Vergleich zur Haftung des Fahrers hilft die Zuordnung der Haftung zum Halter bei der Ermittlung des Ersatzpflichtigen: Aufgrund der Zulassungspflicht der KFZ nach § 1 StVG kann der Halter stets ermittelt werden,⁵⁰ der Fahrer hingegen mag unbekannt bleiben.

3.2. Kausalhaftung des Herstellers de lege ferenda

Bei selbstfahrenden KFZ sprechen die mit den geltenden Haftungsregeln verbundenen Ziele dafür, dem Hersteller eine Kausalhaftung aufzuerlegen.⁵¹ Der Hersteller ist im Vergleich zum Fahrzeugführer, der ja nicht mehr fährt, sondern nur noch Passagier ist, besser in der Lage, Schadensrisiken zu begrenzen. Dies gilt jedoch nur, soweit es um die spezifischen Risiken der autonomen Steuerung geht.

Bei manuellen Eingriffen oder Vorgaben der Steuerung, die vom Fahrer vorgenommen werden, hat dieser die überlegene Steuerungsmöglichkeit. Dies spricht jedoch nicht gegen die Kausalhaftung des Herstellers, da die Verschuldenshaftung des Fahrers in diesen Fällen eingreifen kann. Auch gegenüber dem Halter ist der Hersteller, was die Beherrschung der konkreten Situationen angeht, überlegen, denn der Hersteller legt die Steuerung fest.

Die wirtschaftliche Beherrschbarkeit einer Kausalhaftung für Hersteller autonom steuernder KFZ kann hier nicht untersucht werden. Man kann hier nur vermuten, dass die Hersteller, die eine solche Haftung freiwillig anbieten, sicher voraussetzen, dass dieses Risiko für sie versicherbar ist. Dies wäre, da durch KFZ verursachte Schäden in der Praxis meist über Versicherungen ausgeglichen werden, kein überraschendes Ergebnis.

Eine Kausalhaftung des Herstellers selbstfahrender KFZ dient nicht zuletzt dem Interesse des Geschädigten: Die Voraussetzungen der Haftung sind regelmäßig offensichtlich, der Hersteller des KFZ ist noch leichter festzustellen als der Halter, so dass der Geschädigte nicht mit einem Prozessrisiko belastet wird und sicher sein kann, Ersatz seines Schadens zu erhalten.

⁴⁸ BÖHMER, NJW 1970, 1724, 1725 («Verursachungshaftung»); DEUTSCH, NJW 1992, 73, 75.

⁴⁹ So ausdrücklich für § 7 StVG GREGER, in: Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Aufl. 2014, § 1 Rn. 23; im Übrigen wird häufig formuliert, dass die Haftung aus § 7 StVG an die Schaffung eines besonderen Risikos anknüpfe (KUHN, in: Buschbell, MAH Straßenverkehrsrecht, 4. Aufl. 2015, § 23 Rn. 8; WALTER, in: BeckOGK, § 7 StVG Rn. 3).

⁵⁰ So etwa auf Grundlage von § 39 StVG (Übermittlung der Halterdaten an Dritte zur Durchsetzung von Ansprüchen gegen den Halter).

⁵¹ Ebenso HORNER/KAULARTZ, CR 2016, 7, 13 f.; SPINDLER, CR 2015, 766, 775.

Fraglich ist allein, ob die Kausalhaftung dem KFZ-Hersteller zumutbar ist. Zweifel daran könnten vor allem dann bestehen, wenn hierdurch die Verantwortung für Schadensursachen aus dem Kreis anderer Beteiligter (Halter, Fahrer) auf den Hersteller verlagert werden. Dies hängt, da die Haftung des Fahrers letztlich ohne Bedeutung ist, wesentlich von der Ausgestaltung der Halterhaftung ab.

3.3. Analoge Anwendung des § 7 StVG auf den Hersteller?

Nach geltender Rechtslage könnte sich eine Kausalhaftung des Herstellers aus einer analogen Anwendung des § 7 StVG ergeben. Diese erscheint, wie soeben dargelegt, in der Sache durchaus gerechtfertigt. Zwar bestehen Unterschiede zwischen der Situation des Halters und des Herstellers. Jedoch treffen die zentralen Grundlagen der Halterhaftung, die Beherrschbarkeit des Schadensrisikos und das Interesse am Verzicht auf den Nachweis einer Pflichtverletzung, auch auf den Hersteller zu. Jedoch gilt nach ganz herrschender Auffassung für die Kausalhaftung das Enumerationsprinzip und ist eine derartige Haftungserweiterung somit dem Gesetzgeber vorbehalten.⁵² Unabhängig davon, ob ein solches – ungeschriebenes – Enumerationsprinzip für die Kausalhaftung anzuerkennen ist, kann kein Zweifel daran bestehen, dass eine Kausalhaftung des KFZ-Herstellers durch den Gesetzgeber eingeführt werden sollte, zumal Folgefragen zu regeln sind. Insbesondere ist das Verhältnis zur Haftung des Halters nach § 7 StVG zu klären.

4. Ergebnis

Die geltende Haftungsregelung des deutschen Rechts, die das Risiko im Wesentlichen dem KFZ-Halter auferlegt, ist für selbstfahrende KFZ nicht befriedigend, soweit Schäden durch die autonome Steuerung von Kraftfahrzeugen verursacht werden.

Es erscheint angemessen, dem KFZ-Hersteller eine Kausalhaftung für derartige Schäden aufzuerlegen, da die geltenden Regeln der Verschuldenshaftung und der Produkthaftung nicht ausreichen. Diese Haftung lässt sich de lege lata nur schwerlich mit einer analogen Anwendung des § 7 StVG auf den Hersteller selbstfahrender Autos erreichen. Vorzugswürdig ist daher die Einführung eines entsprechenden Haftungstatbestandes durch den Gesetzgeber, wobei auch Folgefragen, insbesondere das Verhältnis zur Halterhaftung zu regeln sind.

⁵² RGZ 147, 353, 356; BGHZ 54, 332, 336 f.; BGHZ 55, 229, 232 f.; LARENZ/CANARIS, Schuldrecht II/2, 13. Aufl. 1994, S. 601 f.; MEDICUS, Jura 1996, 561, 562; WAGNER, in: Zimmermann, Grundstrukturen des Europäischen Deliktsrechts, 2003, S. 189, 275 ff.