

Dezember 2016

4. Jahrg.

84364

Seite 181–240

InTeR

Zeitschrift zum Innovations- und Technikrecht

4

Herausgegeben von

Jürgen Ensthaler

Stefan Müller

Dagmar Gesmann-

Nuissl

Herausgeberbeirat

Wilhelm-Albr. Achilles

Hans-Jürgen Ahrens

Udo di Fabio

Lars Funk

Thomas Klindt

Roman Reiss

Franz Jürgen Säcker

Klaus Schülke

Christian Steinberger

Walther C. Zimmerli

Klaus J. Zink

Schriftleitung

Lehrstuhl für

Wirtschafts-,

Unternehmens- und

Technikrecht an der

Technischen

Universität Berlin

In Verbindung mit

VDI – Verein Deutscher Ingenieure e. V.

- Prof. Dr. Joachim Gruber*
- 181 Das einheitliche EU-Patent: „Gehe zurück auf Start“?**
- Dr. Sirri Düger*
- 182 Regulatority activities of the Pharmaceutical Industry under Turkish Administrative Law**
- RA Fritz-Ulli Pieper, LL.M.*
- 188 Die Vernetzung autonomer Systeme im Kontext von Vertrag und Haftung**
- RA Dr. Lars Siebert, LL.M. (Emory), und RA Dr. Justus Gaden*
- 194 Automatisiertes Parken – Teil 2**
- RA Dr. Markus Kaulartz*
- 201 Herausforderungen bei der Gestaltung von Smart Contracts**
- Dr. Thomas Söbbing, LL.M.*
- 207 Space Law: Nicht einmal das Weltall ist ein rechtsfreier Raum**
- Prof. Dr. Stefan Müller und Thomas Janicki, LL.M.*
- 213 Die Wechselbeziehungen zwischen Datenschutz und Unternehmenscompliance unter Geltung der neuen Datenschutz-Grundverordnung**
- 219 Freunde finden**
BGH, Urt. v. 14.1.2016 – I ZR 65/14
- Dr. Vanessa Kluge und RAin Maria Pregartbauer*
- 224 Anmerkung zu BGH, Urt. v. 14.1.2016 – I ZR 65/14 – Freunde finden**
- Prof. Dr. Dagmar Gesmann-Nuissl*
- 227 Rechtsprechungsreport Innovations- und Technikrecht**
- 239 InTeRessantes**
- Sonderbeilage 1/2016:
Rechtsfragen des europäischen Produktsicherheitsrechts am Beispiel von Steigschutzeinrichtungen mit fester Führung

Letztlich wird die Frage, welche konkreten Sorgfaltsanforderungen im Umgang mit autonomen Maschinen einzuhalten sind, zunehmend an Bedeutung gewinnen.⁶³ Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Automatisierung die an den Nutzer autonomer Systeme zu stellenden Sorgfaltsanforderungen weg von der konkreten Handlung hin zur Überwachung verlagert werden. Hier rücken die Konzepte der Produzentenhaftung sowie der Haftung für Verrichtungsgehilfen in den Fokus.

Bei der Konkretisierung dieses Maßstabes in Bezug auf technische Sicherheitsvorkehrungen stellt der BGH auf einen anspruchsvollen Standard ab und verpflichtet den Hersteller zur Durchführung sämtlicher Sicherungsmaßnahmen, die nach dem im Zeitpunkt des Inverkehrbringens vorhandenen neuesten Stand von Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind.⁶⁴ Sowohl im Bereich des Pflichtenkatalogs als auch bezüglich der Sicherungsmaßnahmen bedarf es aufgrund der Entwicklungen im Bereich autonomer Systeme einer genauen Analyse, ob die hier bestehenden Wertungen bei Fehlern in der Anwendung solcher Systeme noch aufrecht erhalten werden können.

Ein Ansatzpunkt der Zurechnung ist es ferner, zu prüfen, ob eine etwaige Rechtsgutsverletzung vorhersehbar und vermeidbar war.⁶⁵ Vorzuwerfen ist dann allenfalls die mangelhafte Auswahl oder Überwachung der Systeme. Dieser Ansatz lässt sich mit dem Rechtsgedanken von § 831 Abs. 1 BGB vergleichen. Gleichwohl muss aber ebenso bedacht werden, dass grundlegendes Wesensmerkmal autonom agierender und miteinander in Interaktion tretender Systeme ist, die Steuerung, Koordination und Überwachung von Prozessen eigenständig zu übernehmen und Eingriffe des Menschen dabei immer weiter in den Hintergrund treten.⁶⁶ Diese Diskrepanz gilt es, in der Zukunft auszugleichen.

VI. Zusammenfassung und Ausblick

Die Digitalisierung schreitet unaufhaltsam voran und stellt das Recht dabei fortwährend auf eine harte Probe. Die Entwicklung befindet sich derzeit an einer Schwelle zu immer mehr Autonomie und immer mehr Intelligenz computerisierter Systeme. Das hat bisher schon Zurechnungsgesichtspunkte in Frage gestellt und wird es in Zukunft sogar noch erheblich mehr tun. Zentrale Frage wird hierbei immer wieder und künftig vermehrt sein, inwieweit künstliche Intelligenz sich abhängig vom menschlichen Verstand und den durch die Programmierung gesetzten Grenzen verhält und gegebenenfalls sogar einmal darüber hinausgeht. Die Begriffe des autonomen Handels und der künstlichen Intelligenz bedürfen weitergehender Forschung aus ethischer und technischer sowie wirtschaftlicher Perspektive, um greifbare Anhaltspunkte auch für die künftige Rechtsanwendung zu schaffen.

Bei allem Fortschritt darf auch eines nicht in Vergessenheit geraten: Die Entwicklung hin zu vollautonomen, intelligenten und lernfähigen Systemen wird nur in einem langwierigen Prozess vor sich gehen. Daher besteht die Problematik, dass die technische Entwicklung erst einmal ausreichend weit fortgeschritten sein muss, um jegliche rechtliche Würdigung auf eine ausreichende Tatsachenbasis zu stellen. Insofern schuldet es auch das Recht, in angemessener Weise – und nötigenfalls auch interdisziplinär – auf diese neuen Entwicklungen zu reagieren.

63 Horner/Kaulartz, CR 2016, 7, 8.

64 BGH, Urt. v. 16.6.2009 – VI ZR 107/08 = NJW 2009, 2952, 2594.

65 Riehm, ITRB 2014, 113, 114.

66 Horner/Kaulartz (Fn. 55), 501, 509.

RA Dr. Lars Siebert, LL.M. (Emory) und RA Dr. Justus Gaden*

Automatisiertes Parken – Teil 2

Teil 2: Haftungsrechtliche Aspekte

I. Einleitung

Im Sommer 2016 wurde der erste tödliche Unfall mit einem Tesla bekannt, der auf die Fehlfunktion des von Tesla als „Autopiloten“ angebotenen Fahrassistenzsystems zurückgehen soll.¹ Dieser Fall hat weltweit für Aufsehen und vor allem für kritische Betrachtungen des vollautomatisierten Fahrens in der Presse gesorgt.² Ein Grund mehr, sich sachlich mit den Fragen der Haftung zu befassen, die bei Fehlfunktionen (teil-)automatisierter Systeme in der Automobilindustrie entstehen können. Im Nachgang zu unseren Betrachtungen der Zulässigkeit des automatisierten Parkens, untersuchen wir nachfolgend mögliche Haftungsszenarien bei Schäden, die durch selbstständig parkende Fahrzeuge entstehen können.

Auch bei automatisierten Parkfunktionen sind Unglücksfälle nicht auszuschließen. Denkbar wäre beispielsweise, dass die Sensoren eines automatisiert parkenden Fahrzeugs einen Fußgänger oder ein spielendes Kind übersehen und dadurch (tödlich) verletzen könnten. In der Regel dürften

Unfälle beim automatisierten Parken wegen der niedrigen Geschwindigkeiten allerdings weniger gravierende Folgen hervorrufen und sich auf kleinere Schäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur beschränken.

Wer haftet also, wenn das Fahrzeug während des automatisierten Parkvorgangs einen Menschen verletzt oder fremde Fahrzeuge beschädigt? Außerdem fragt sich auch, wer für einen Schaden am Fahrzeug selbst aufkommt, wenn der

* Der 1. Teil des Beitrags ist in InTeR 2016, 65, erschienen. Mehr über die Autoren erfahren Sie auf Seite III.

1 <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/tesla-toedlicher-unfall-mit-autopilot-in-den-usa-a-1100736.html>; <http://www.faz.net/aktuell/technik-motor/auto-verkehr/unfall-mit-autopilot-tesla-hielt-lastwagen-an-aenger-fuer-schild-14321219.html>; zur geplanten Änderung des „Autopiloten“ von Tesla: <http://www.sueddeutsche.de/auto/e-mobilitaet-tesla-baut-seinen-autopiloten-um-1.3157869> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

2 http://www.focus.de/auto/elektroauto/autopilot-in-der-kritik-lenkte-autopilot-in-die-leitplanke-erneuter-tesla-crash-in-den-usa_id_5701953.html; <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/algorithmische-moral-wen-soll-das-roboterauto-im-zweifelsfall-opfern-14323790.html> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

Wagen beim automatisierten Parken beispielsweise die eigene Garagenwand schrammt. An potentiellen Haftungssubjekten mangelt es hierbei jedenfalls nicht: Neben dem Fahrzeugführer und dem Fahrzeughalter kommen beispielsweise der Automobilhersteller, die Kfz-Haftpflichtversicherung und bei einer Car-to-X-Kommunikation ggf. der Betreiber der Infrastruktur des Parkhauses in Betracht. Die verschiedenen Schadensszenarien, die von einer ärgerlichen Schramme am eigenen Fahrzeug bis hin zu Verletzung oder Tod eines Menschen reichen können, sollen in diesem Beitrag nach aktueller Gesetzeslage bewertet werden.

Im ersten Teil unserer Untersuchung zu automatisierten Parkfunktionen haben wir straßenverkehrsrechtliche Aspekte behandelt. Nunmehr widmen wir uns verschiedenen Fragen des Haftungs-, Versicherungs- und Strafrechts in Bezug auf automatisierte Parkfunktionen. Es wird im Folgenden auf die Definitionen „pilotiertes Parken“³ und „autonomes Parken“⁴ zurückgegriffen, die in Teil 1 des Aufsatzes ausführlich dargestellt wurden.⁵ Zusammengefasst sprechen wir vom „automatisierten Parken“.

II. Haftungsrecht

1. Haftung des Fahrzeughalters

Aus Sicht eines geschädigten Dritten kommt als vornehmlicher Anspruchsgegner zunächst der Halter des automatisiert parkenden Fahrzeugs in Betracht. Nach § 7 StVG haftet der Halter eines Fahrzeugs verschuldensunabhängig für Schäden, die beim Betrieb seines Fahrzeugs entstehen. Für die Haltereigenschaft ist es nicht entscheidend, auf wessen Namen das Fahrzeug zugelassen und haftpflichtversichert ist.⁶ Halter im Sinne von § 7 StVG ist vielmehr derjenige, der das Fahrzeug im eigenen Namen nicht nur ganz vorübergehend für eigene Rechnung in Gebrauch hat und der die Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug ausübt.⁷ Unter die verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung des § 7 StVG können damit beispielsweise auch Leasingnehmer, Mieter oder Ehepartner fallen, ohne dass das Fahrzeug auf sie persönlich zugelassen sein muss.⁸

Die Vorschrift des § 7 StVG normiert eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung für die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs. Der Fahrzeughalter haftet danach regelmäßig auch für Schäden, die durch ein fehlerhaft arbeitendes Fahrassistenzsystem oder den fehlerhaften Umgang mit einem ordnungsgemäß arbeitenden Fahrassistenzsystem auftreten.⁹ Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn die Sensoren eines Fahrzeugs beim pilotierten Parken Fehlinformationen liefern (beispielsweise weil die Kamera von der Sonne geblendet wird, wie vermutlich beim o.g. Tesla-Unfall) und der Wagen dadurch mit einem fremden Fahrzeug kollidiert. In diesen Fällen muss der Fahrzeughalter nach § 7 StVG den Schaden am Fremdfahrzeug ersetzen. Gleiches gilt auch für Unfälle beim autonomen Parken. Wenn das autonom parkende Fahrzeug bei der selbstständigen Parkplatzsuche aufgrund eines Softwarefehlers vor einem Fußgänger nicht anhält und ihn überfährt, haftet der Fahrzeughalter nach § 7 StVG. In räumlicher Hinsicht ist es dabei nicht von Relevanz, ob sich das Schadensereignis im öffentlichen Straßenverkehr oder beispielsweise auf einem privaten Parkplatz ereignet hat.¹⁰ Die verkehrsrechtliche Halterhaftung kommt überall dort zum Tragen, wo sich

die von einem Kraftfahrzeug ausgehenden typischen Gefahren ausgewirkt haben.¹¹

2. Haftung des Nutzers

Der Fahrer eines Kraftfahrzeugs haftet gemäß § 18 Abs. 1 StVG grundsätzlich nach denselben Voraussetzungen wie der Fahrzeughalter. Die Haftung des Fahrzeugführers hängt aber von dessen Verschulden ab – wenn er sich exkulpieren kann, haftet er gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG nicht.

a) Pilotiertes Parken

Beim pilotierten Parken stellt sich zunächst die Frage, ob der Nutzer als Fahrzeugführer im Sinne des § 18 Abs. 1 StVG anzusehen ist. Da der Begriff des Fahrzeugführers im Gesetz nicht definiert wird, ist auf die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zurückzugreifen. Diese stellen im Wesentlichen darauf ab, wer die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug hat.¹²

Da der Nutzer bei den derzeit am Markt verfügbaren Systemen die pilotierte Parkfunktion überwachen muss und über den Fahrzeugschlüssel oder das Smartphone jederzeit übersteuern kann,¹³ dürfte nach der Ansicht der Rechtsprechung die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug beim Nutzer liegen, auch wenn er auf dieses nur mittels einer elektronischen Verbindung zugreift. Einen unmittelbaren mechanischen Zugriff auf das Fahrgeschehen hat der Fahrer aber in vielen Fahrzeugen schon lange nicht mehr. Zwischen ihm und die mechanischen Teile des Fahrzeugs haben längst elektronische Regler Einzug gehalten, wie beispielsweise bei der Steuerung des E-Gas und der elektrischen Lenkung. Insofern wäre die Haftungsregelung des § 18 Abs. 1 StVG auch beim pilotierten Parken über den Fahrzeugschlüssel oder das Smartphone grundsätzlich anwendbar. Der Nutzer würde dann im Einzelfall für Unfälle beim pilotierten Parken haften, wenn er beispielsweise den Parkvorgang nicht hinreichend überwacht oder ihn nicht rechtzeitig unterbrochen hat. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn sich bereits vor dem Starten des pilotierten Parkvorgangs erkennbar eine Person oder ein Gegenstand im unmittelbaren Fahrweg des Fahrzeugs befunden hat.

Wird der Schaden hingegen aufgrund eines technischen Fehlers des pilotierten Parksystems verursacht, der auch bei sorgfältiger Überwachung des Parkvorgangs nicht zu verhindern war, könnte sich der Nutzer im Einzelfall exkulpieren. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass der Nutzer in der Regel nicht wissen kann, ob das Fahrzeug ein Hindernis erkannt hat und dementsprechend noch rechtzeitig ab-

3 Parkfunktionen, bei denen der Fahrer den Parkvorgang außerhalb des Fahrzeugs über ein Smartphone oder den Autoschlüssel starten und abrechnen kann.

4 Parkfunktionen, bei denen sich das Fahrzeug ohne Überwachung des Fahrers automatisch eine Parklücke sucht und selbstständig ein- und ausparkt.

5 Siebert/Gaden, InTeR 2016, 65.

6 BGH VersR 1969, 907.

7 BGHZ 116, 200.

8 Burmann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. 2016, StVG § 7 Rn. 5 f.

9 Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313, 315; Lutz/Tang/Lienkamp, NZV 2013, 57, 60.

10 OLG München, NJW-RR 2010, 1183.

11 Kühnert, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 1. Aufl. 2014, StVG § 7 Rn. 42.

12 Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, StVG § 18 Rn. 5.

13 Vgl. Siebert/Gaden, InTeR 2016, 65, 66.

bremsen wird. Wie weit sich der Nutzer auf das System verlassen darf, wird auch von der tatsächlichen Verlässlichkeit der Systeme in der Praxis abhängen. Vor diesem Hintergrund dürften die Exkulpationsmöglichkeiten des Nutzers – jedenfalls in der Theorie – erfolversprechend sein; wie sich die Rechtsprechung entwickelt und welche Anforderungen sie an den Nutzer im Einzelfall stellen wird, bleibt aber abzuwarten.

b) Autonomes Parken

Wie bereits in Teil 1 dieses Beitrags dargestellt, sind autonome Parkfunktionen nach geltendem Recht nicht zulässig.¹⁴ Sollte autonomes Parken künftig rechtlich möglich sein, wäre es zweifelhaft, ob der Nutzer überhaupt als Fahrzeugführer im Sinne des § 18 Abs. 1 StVG in Betracht kommt.¹⁵ Da das Fahrzeug beim autonomen Parken sämtliche Steuerungsfunktionen selbst übernimmt, muss es aus technischer Sicht nicht vom Nutzer überwacht werden.¹⁶ Außerdem dürfte der Nutzer aufgrund der komplexen technischen Zusammenhänge des autonomen Parkvorgangs auch nicht in der Lage sein, den Eintritt des Schadens durch Einhaltung von Sorgfaltspflichten zu verhindern.¹⁷ Vor diesem Hintergrund lässt sich allenfalls darüber diskutieren, ob beispielsweise der Parkhausbetreiber im Rahmen einer Gesetzesänderung als „Führer“ des Fahrzeugs angesehen werden kann und in die Verschuldenshaftung nach § 18 StVG aufzunehmen wäre, wenn er entsprechende Überwachungsfunktionen übernehmen würde.

3. Herstellerhaftung

Neben der Haftung des Fahrzeughalters und Fahrzeugnutzers kommt grundsätzlich eine Haftung des Fahrzeugherstellers in Betracht. Im Wesentlichen kann der Fahrzeughersteller aus Gefährdungshaftung nach § 1 Abs. 1 Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG) und aus deliktischer Produzentenhaftung nach § 823 Abs. 1 BGB gegenüber dem Geschädigten schadenersatzpflichtig sein.

a) Produkthaftung (§ 1 ProdHaftG)

Nach § 1 Abs. 1 ProdHaftG haftet der Hersteller verschuldensunabhängig für Schäden, die aufgrund eines Produktfehlers entstehen. Ein Produkt ist gemäß § 3 Abs. 1 ProdHaftG fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die berechtigterweise erwartet werden kann. Es haben sich diesbezüglich drei Fehlerkategorien herausgebildet: Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler.¹⁸ Im Wesentlichen muss der Hersteller danach die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, die zur Vermeidung einer konkreten Gefahr erforderlich und zumutbar sind sowie den Nutzer vor den Gefahren eines an sich fehlerlosen Produkts warnen.¹⁹ Gerade in der frühen Entwicklungsphase des automatisierten Parkens kann den Hersteller dabei eine erhöhte Pflicht zur Aufklärung treffen: Während die Bedienung gewöhnlicher Fahrzeugfunktionen bereits allgemein bekannt sein dürfte, darf man davon ausgehen, dass den Nutzern häufig die erforderlichen technischen Grundkenntnisse von automatisierten Fahr- und Parkfunktionen fehlen werden. Zur Erfüllung der Instruktionspflicht müssten Hersteller daher besondere Anstrengungen unternehmen, um eine verständliche Beschreibung der Funktionen und eine Aufklärung über die potentiellen Gefahren des automatisierten Parkens zu erreichen.²⁰ Wenn der Herstel-

ler also seinen Aufklärungspflichten nicht nachkäme oder von der automatisierten Parkfunktion Sicherheitsrisiken ausgingen, würde der Hersteller verschuldensunabhängig für Schäden haften, die durch das automatisiert parkende Fahrzeug verursacht werden.

Nach § 1 Abs. 1 S. 2 ProdHaftG gilt die Schadenersatzpflicht des Herstellers nicht für Schäden, die am Produkt selbst entstehen. Wenn also das automatisiert parkende Fahrzeug beispielsweise gegen die Garagenwand des Nutzers führe und dabei nur das Fahrzeug beschädigt würde, bestünden keine Schadenersatzansprüche des Fahrzeughalters gegen den Hersteller aus § 1 ProdHaftG, die sich auf Ersatz des Schadens am Fahrzeug richteten. Auch Mängelgewährleistungsansprüche schieden jedenfalls gegen den Hersteller in der Regel aus, da Fahrzeuge meist nicht direkt vom Hersteller an die Kunden verkauft werden. Der Kunde könnte sich also nur an seinen Händler wenden, der in der Vertriebskette auf den Hersteller zurückgreifen wollen würde. In diesen Fällen könnten aber auch direkte Schadenersatzansprüche des Fahrzeughalters aus deliktischer Produzentenhaftung gegen den Hersteller bestehen.

b) Produzentenhaftung (§ 823 Abs. 1 BGB)

Bei der deliktischen Produzentenhaftung auf Grundlage von § 823 Abs. 1 BGB handelt es sich um eine spezielle Ausformung und Weiterentwicklung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht: Der Hersteller, der mit dem Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produkts eine Gefahrenquelle schafft, muss im Rahmen des technisch Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren dafür sorgen, dass seine Kunden, Benutzer des Produkts und sonstige Dritte nicht in ihren von § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgütern beeinträchtigt werden.²¹ Als Eigentumsverletzungen im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB können seit der *Schwimmhalter*-Entscheidung des BGH auch Schäden am fehlerhaften Produkt selbst zu verstehen sein.²² Zu Einzelfragen werden hier seither kontroverse Ansichten in der Rechtsprechung und der Literatur vertreten.²³ Letztlich lässt sich aber für die Praxis festhalten, dass nur Schäden ersetzbar sind, die nicht „stoffgleich“ mit dem Mangelunwert des fehlerhaften Einzelteils sind.²⁴ Als nicht „stoffgleich“ und damit ersatzfähig können beispielsweise Schäden angesehen werden, die aufgrund eines Fehlers einer integrierten Software am Produkt selbst entstehen.²⁵ Wird also durch einen Softwarefehler ein Schaden an einem automatisiert parkenden Fahrzeug selbst verursacht, können Schadenersatzansprüche des Fahrzeugeigentümers gegen den Hersteller aus deliktischer Produzentenhaftung bestehen.

Die im Rahmen der deliktischen Produzentenhaftung an den Hersteller gerichteten Verkehrssicherungspflichten

14 Siebert/Gaden, InTeR 2016, 65, 69.

15 Vgl. Franke, DAR 2016, 61, 63.

16 Siebert/Gaden, InTeR 2016, 65, 66.

17 Schrader, NJW 2015, 3537, 3541.

18 Wagner, in: Münchner Kommentar zum BGB, 6. Aufl. 2013, ProdHaftG, § 3 Rn. 29 ff.

19 Wagner, in: Münchner Kommentar zum BGB, (Fn. 18), ProdHaftG § 3, Rn. 29 ff.

20 Vgl. Lutz/Tang/Lienkamp, NZV 2013, 57, 61.

21 BGH NJW 2009, 1080 Rn. 19 – Pflegebetten.

22 BGH NJW 1977, 379 – Schwimmschalter.

23 Vgl. Foerste, in: Foerste/Graf von Westphalen, (Fn. 23), § 21 Rn. 25 ff.

24 Foerste, in: Foerste/Graf von Westphalen, (Fn. 23), § 21 Rn. 54.

25 Foerste, in: Foerste/Graf von Westphalen, (Fn. 23), § 21 Rn. 67.

korrespondieren im Wesentlichen mit den Fehlerkategorien von § 3 Abs. 1 ProdHaftG. Der Hersteller trägt hierbei nach den Grundsätzen der Rechtsprechung die Beweislast dafür, dass eine Verkehrspflicht nicht verletzt wurde.²⁶ Im Übrigen können den Hersteller weitreichende Produktbeobachtungspflichten treffen, die im Bereich des automatisierten Fahrens von besonderer Bedeutung sind. Allerdings können die Hersteller diesen Pflichten durch das Speichern und nachträgliche Auslesen von Fahrdaten auch leichter nachkommen. Schon mit heutiger Informations- und Telekommunikationstechnologie könnte über eine entsprechende Cloudlösung eine Echtzeit-Marktbeobachtung stattfinden. Egal ob nachträglich ausgewertet oder online überwacht – in allen Fällen sind von den Herstellern die datenschutzrechtlichen Vorschriften der jeweiligen lokalen Märkte zu beachten. Hinzu kommt, dass durch die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge einerseits die Gefahr von Viren und Hackerangriffen auf die Fahrzeuge steigt²⁷ – andererseits haben die Kfz-Hersteller völlig neue Möglichkeiten softwarebezogene Maßnahmen (Updates oder Patches) direkt in die Fahrzeuge einzuspielen.²⁸ Insgesamt ergibt sich damit ein weites Feld, auf dem auf absehbare Zeit Rechtsunsicherheit herrschen wird.

4. Persönliche Haftung von Mitarbeitern der Hersteller

Bei automatisierten Parkfunktionen werden situationsbedingte Entscheidungen (z.B. bremsen oder nicht bremsen) nicht vom Menschen, sondern vom Fahrzeug selbst getroffen. Hinter dieser Entscheidung steht aber wiederum ein Mensch: der Entwicklungsingenieur, der das Fahrzeug so programmiert, dass es in bestimmten Fällen bremsen oder eben nicht bremsen soll. Auch wenn die technische Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen in der Realität deutlich komplexer ist und sicherlich nicht ein einzelner Entwicklungsingenieur die Fahrzeuge alleine programmiert, steht jedenfalls am Ende der Kausalitätskette immer ein menschliches Verhalten einer oder mehrerer Personen. Bildlich gesprochen wird damit die situationsbedingte Fahrentscheidung aus dem Fahrzeug in die technischen Entwicklungsabteilungen der Hersteller verlagert.²⁹ Vor diesem Hintergrund sollen auch persönliche Haftungsrisiken von Mitarbeitern oder sonstigen Personen näher untersucht werden, die für Hersteller oder Zulieferer in sicherheitsrelevanten Bereichen der technischen Entwicklung tätig sind.

a) Zivilrechtliche Haftung von Mitarbeitern

Entwicklungsingenieure oder sonstige Mitarbeiter von Herstellern oder Zulieferern sind grundsätzlich einem Haftungsrisiko aus § 823 Abs. 1 BGB ausgesetzt. Nach § 823 Abs. 1 BGB haftet neben dem Unternehmen auch ein Mitarbeiter persönlich, der rechtswidrig und schuldhaft eine Verkehrspflicht verletzt. Dieses Haftungsrisiko trifft allerdings nur solche Mitarbeiter, die bei der Entwicklung des Produkts beteiligt sind und deren Fehlverhalten die Sicherheit des Produkts beeinflussen kann.³⁰ Im Rahmen von automatisierten Parkfunktionen könnten davon beispielsweise Entwicklungsingenieure erfasst sein, die Einfluss auf die Funktionsfähigkeit der Sensorik am Fahrzeug haben oder Softwareentwickler, die an der Softwareprogrammierung der automatisierten Fahrfunktionen mitwirken. Mitarbeiter, die derart Einfluss auf die Sicherheit des Fahrzeugs haben, können damit einem persönlichen Haftungsrisiko

unterliegen. Um das oben genannte, stark vereinfachte Beispiel aufzunehmen, könnte dem Grunde nach also ein Softwareentwickler zum Schadenersatz verpflichtet sein, der die automatisierte Fahrfunktion sorgfaltswidrig falsch programmiert hat und ein Fahrzeug aufgrund dieser Fehlprogrammierung einen Menschen angefahren hat.

Ein besonderes Haftungsrisiko trifft bei Automobilherstellern die Safety Manager. Die Funktion des Safety Managers stammt aus der für die Automobilindustrie anwendbaren Norm ISO 26262 („Functional Safety – Road Vehicles“).³¹ Die ISO 26262 stellt Regelungen und Verhaltensanforderungen zur Gewährleistung der funktionalen Sicherheit elektrischer und/oder elektronischer Fahrzeugfunktionen auf. Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei das Erfordernis der Errichtung eines Safety Managements.³² Hersteller müssen danach Personen bestimmen, die in verschiedenen Entwicklungs- und Produktionsschritten für die Einhaltung der Regelungen zur funktionalen Sicherheit von Fahrzeugfunktionen verantwortlich sind (Safety Manager). Wenn Safety Manager ihren Kontroll- und Organisationspflichten nicht ordnungsgemäß nachkommen und aus dieser Pflichtverletzung ein Unfall durch eine automatisierte Parkfunktion resultiert, könnten Geschädigte Schadenersatzansprüche nach § 823 Abs. 1 BGB gegen den für funktionale Sicherheit verantwortlichen Safety Manager des Herstellers geltend machen.

Häufig dürften Ansprüche der Geschädigten – zumindest nach deutschem Recht – allerdings an der Beweislast scheitern. Im Gegensatz zu produkthaftungsrechtlichen Ansprüchen gegen Hersteller, können sich Geschädigte gegenüber einzelnen Mitarbeitern nicht auf eine Beweislastumkehr stützen.³³ Der Geschädigte müsste also beweisen, dass ein Entwicklungsingenieur fahrlässig eine fehlerhafte Parkfunktion programmiert hat oder der Safety Manager seine Kontrollpflichten fahrlässig verletzt hat. Da der Geschädigte jedoch selten genügend Einblick in die Unternehmensstruktur und die Entwicklungsabläufe beim Hersteller oder Zulieferer hat, wird ihm dieser Nachweis kaum gelingen können.³⁴ Gänzlich auszuschließen ist dies jedoch nicht.

Falls es einem Geschädigten gelingen sollte, einen bestimmten Entwicklungsingenieur oder Softwareentwickler zu identifizieren und ihm ein Verschulden nachzuweisen, haftet dieser grundsätzlich neben dem Hersteller gesamtschuldnerisch nach § 840 BGB. Da diese Haftungskonstellation eine ungerechte Risikoverteilung zulasten des Arbeitnehmers nach sich zieht, wurden von der Rechtspre-

26 BGH NJW 1969, 269, 274 – Hühnerpest.

27 Zu Security Risiken beim vernetzten Fahren: <http://www.sueddeutsche.de/auto/autonomes-fahren-wenn-computer-den-menschen-abloes-en-1.2831833> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

28 Dies kann sowohl zur Abwehr von Angriffen von außen (Security) als auch zur Abwehr von Gefahren, die vom Fahrzeug ausgehen (Safety) genutzt werden; vgl. Droste, CCZ 2015, 105, 110.

29 Vgl. Weber, NZV 2016, 249; zu ethischen Fragestellungen in diesem Zusammenhang: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autonomes-fahren-moral-machine-gewissensfragen-zu-leben-und-tod-a-1108401.html> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

30 Dihlmann/Karcher/Schmidt/Gildeggen, PHi 2012, 148, 150.

31 Ausführlich zur ISO 26262: Helmig, InTeR 2013, 28 ff.; Reuter, InTeR 2014, 163 ff.

32 ISO 26262-2:2011 – 5.4.3.1.

33 BGH NJW 1992, 1039, 1042 – Hochzeitsessen.

34 Vgl. Dihlmann/Karcher/Schmidt/Gildeggen, PHi 2012, 148, 150. Anders sieht es ggf. bei der Geltendmachung von Ansprüchen im Ausland aus. Discovery-Regelungen wie im US-Recht oder auch Disclosure-Anordnungen z. B. nach englischem oder irischem Recht können die Beweisführung für potentielle Kläger erheblich vereinfachen.

chung Haftungsprivilegierungen zugunsten der Arbeitnehmer entwickelt.³⁵ Nach diesen Grundsätzen können Arbeitnehmer – je nach Umfang ihres Verschuldens – im Innenverhältnis Freistellungsansprüche gegen den Arbeitgeber geltend machen. Wenn der Arbeitgeber jedoch insolvent ist, laufen diese Freistellungsansprüche ins Leere.³⁶ Gerade für Entwicklungsingenieure bei kleineren oder mittelständischen Zulieferern könnte hierdurch ein ernstzunehmendes persönliches Haftungsrisiko entstehen.³⁷

b) Strafrechtliche Verantwortlichkeit von Mitarbeitern

Wenn Unfälle durch automatisierte Parkfunktionen entstehen, stellt sich auch die Frage der strafrechtlichen Verantwortlichkeit einzelner Mitarbeiter. Dabei dürften in der Regel Fahrlässigkeitsdelikte wie z. B. fahrlässige Körperverletzung (§ 230 StGB) oder fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) in Betracht kommen. Da die fahrlässige Sachbeschädigung nicht mit Strafe bedroht ist, beschränkt sich die Betrachtung der strafrechtlichen Produktverantwortung bei automatisierten Parkfunktionen auf Unfälle mit Personenschäden.

Der strafrechtliche Anknüpfungspunkt kann dabei in einem positiven Tun (fehlerhafte Programmierung der Parkfunktion) oder einem Unterlassen (Nichtdurchführung von Sicherheitskontrollen, unterlassener Produktrückruf) liegen.³⁸ Im Wesentlichen kommt es letztlich darauf an, inwieweit einzelnen Mitarbeitern eine Sorgfaltspflichtverletzung vorzuwerfen ist. Die versehentliche Programmierung eines Fehlers („Bug“) in die Software der automatisierten Parkfunktion ist dabei in der Regel nicht als strafrechtlich relevante Sorgfaltspflichtverletzung anzusehen. Einzelne Bugs sind gerade in komplexen Softwareanwendungen kaum zu vermeiden.³⁹ Es könnte sich aber um eine Sorgfaltspflichtverletzung des Softwareentwicklers handeln, wenn er keine ausreichenden Sicherheitsmechanismen in die Parksoftware implementiert hat (z. B. Redundanzen), über die die Auswirkungen einzelner Bugs aufgefangen werden können.

Bislang waren strafrechtliche Verfahren gegen Mitarbeiter in Produkthaftungsfällen eher selten. In der Rechtsprechung existieren dazu nur wenige Entscheidungen.⁴⁰ Vor dem Hintergrund des im Strafrecht geltenden Amtsermittlungsgrundsatzes kann ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren allerdings als billiges Mittel der Beweissicherung für Zivilverfahren dienen.⁴¹ Hinzu kommt, dass auch hier die Internationalisierung die Gefahr einer Strafverfolgung deutscher Staatsangehöriger im Ausland mit sich bringt.⁴²

5. Haftung des Infrastrukturbetreibers

Bei autonomen Parkfunktionen, welche die für den autonomen Parkvorgang nötigen Informationen über die Infrastruktur eines Parkhausbetreibers erhalten, kommt die als zusätzliches Haftungssubjekt in Betracht.⁴³ Sind diese Informationen fehlerhaft und wird dem Fahrzeug beispielsweise ein Betonpfeiler nicht oder falsch angezeigt, können aus solchen Fehlinformationen Unfälle resultieren. Dem Nutzer dürften in diesem Fall wegen des an seinem Fahrzeug entstandenen Schadens vertragliche Schadenersatzansprüche gegen den Betreiber des Parkhauses zustehen. Der Vertrag zwischen dem Nutzer und dem Betreiber eines entsprechenden Parkhauses wird regelmäßig ein typen gemischter Vertrag mit miet- und dienstvertraglichem Charakter sein. Wenn sich der Parkhausbetreiber darin vertrag-

lich verpflichtet, dem Fahrzeug Informationen über die Infrastruktur des Parkhauses zu übermitteln, wird eine entsprechende Fehlinformation im Ergebnis zur Schadenersatzpflicht des Parkhausbetreibers führen. Auch aus Sicht des Telemediengesetzes (TMG) ergibt sich diesbezüglich nichts Gegenteiliges: Der Parkhausbetreiber wäre wegen der Übermittlung von eigenen Informationen als Content Provider anzusehen und würde daher gemäß § 7 Abs. 1 TMG nach den allgemeinen Gesetzen haften.

III. Versicherungsrechtliche Aspekte

In Deutschland werden jährlich Kraftfahrzeugunfälle mit einem Schadensvolumen in Höhe von ca. 21,8 Milliarden Euro über Kfz-Unfallversicherungen abgewickelt, denen Versicherungsbeiträge von über 25 Milliarden Euro gegenüberstehen.⁴⁴ Versicherungen und deren Modelle zum Schadensausgleich spielen für Haftungsbetrachtungen damit eine große Rolle.

1. Kfz-Haftpflichtversicherung

Die verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeughalters nach § 7 StVG ist aus Sicht des Opferschutzes zwar zu begrüßen, sie erscheint aber nur im Zusammenspiel mit der Pflicht zum Abschluss einer Kfz-Haftpflichtversicherung zumutbar. Jeder Fahrzeughalter ist nach § 1 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG) dazu verpflichtet, „für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden [...] abzuschließen und aufrecht zu halten“. Nach Auffassung der Rechtsprechung wird ein Schaden durch den „Gebrauch“ eines Fahrzeugs verursacht, wenn sich eine typische, vom Fahrzeug selbst und unmittelbar ausgehende Gefahr realisiert.⁴⁵ Im Gleichlauf mit dem Haftungstatbestand des § 7 StVG sind damit grundsätzlich auch solche Schäden von § 1 PflVG umfasst, die durch automatisierte Parkfunktionen verursacht werden.⁴⁶ Rechtsprechung gibt es hierzu allerdings noch nicht.

2. Kaskoversicherung

Daneben kann es aus Sicht des Nutzers von großer praktischer Bedeutung sein, ob die Kaskoversicherung für Schäden am eigenen Fahrzeug aufkommt. Es gilt hier, dass die

35 Vgl. BGH NZA 1994, 270; Ausführlich zur Arbeitnehmerhaftung: *Dihlmann/Karcher/Schmidt/Gildeggen*, PHI 2012, 148 ff.

36 BGH NJW 1989, 3273, 3274.

37 *Dihlmann/Karcher/Schmidt/Gildeggen*, PHI 2012, 148 ff.

38 Vgl. *Winkelbauer*, in: *Foerste/Graf von Westphalen*, (Fn. 23), § 81 Rn. 4.

39 *Spindler*, NJW 2004, 3145, 3147.

40 Siehe dazu *Molitoris*, in: *Beck'sches Rechtsanwalts-Handbuch*, 10. Aufl. 2011, § 27 Rn. 197.

41 *Winkelbauer*, in: *Foerste/Graf von Westphalen*, (Fn. 23), § 80 Rn. 3.

42 Vgl. *Hombrecher*, JA 2010, 637; *Rath*, JA 2007, 26.

43 Zur Haftung eines Infrastrukturbetreibers: *Lutz/Tang/Lienkamp NZV* 2013, 57, 61.

44 <http://www.gdv.de/zahlen-fakten/kfz-versicherung/ueberblick/#beitraege-leistungen-und-schaden-kosten-quoten-kfz-gesamt> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

45 BGHZ 78, 52, 55.

46 Vgl. zu Fahrerassistenzsystemen: *Hammel*, VersR 2016, 281, 282.

Kaskoversicherung grundsätzlich eintrittspflichtig ist, wenn ein Schaden am eigenen Fahrzeug auf einem Fehler eines Fahrerassistenzsystems beruht.⁴⁷ Im Einzelfall kann die Leistungspflicht des Kaskoversicherers nach § 26 VVG aber entfallen, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich oder grob fahrlässig eine Gefahrerhöhung verursacht hat. In der juristischen Literatur wurde bereits vereinzelt die Frage aufgeworfen, ob die Verwendung von automatisierten Fahrfunktionen eine Gefahrerhöhung im versicherungsrechtlichen Sinne darstellen kann.⁴⁸ Hierbei kommt es letztlich auf die konkrete Assistenzfunktion an. Da durch die Verwendung von pilotierten Parkfunktionen insbesondere Schäden beim Ein- und Ausparken verhindert werden sollen, kann eher nicht von einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Gefahrerhöhung im Sinne des § 26 Abs. 1 VVG die Rede sein. Auch bei autonomen Parkfunktionen dürften mit fortschreitendem Entwicklungsstand Unfälle eher vermieden werden und daher ein Ausschluss der Leistungspflicht des Kaskoversicherers wegen Gefahrerhöhung ausscheiden.

Der Versicherungsnehmer müsste bei einer Fehlfunktion des automatisierten Parksystems in der Regel keine Rückstufung befürchten: Nach § 86 Abs. 1 VVG geht bei einer Einstandspflicht der Kaskoversicherung der Ersatzanspruch des Versicherungsnehmers gegen den Dritten (Hersteller) auf den Versicherer über. Wenn der Regress des Versicherers gegen den Hersteller erfolgreich ist und der Hersteller die Aufwendungen des Kaskoversicherers in vollem Umfang erstattet, führt der Schaden gemäß I.4.1.2 c AKB⁴⁹ nicht zur Rückstufung des Versicherungsnehmers.⁵⁰ Allerdings muss sich hierfür der Regress lohnen und von der Versicherung auch verfolgt werden.

IV. Situation im Zivilprozess

In der Regel ist davon auszugehen, dass sich der geschädigte Dritte zunächst nach § 7 StVG an den Fahrzeughalter bzw. nach § 115 Abs. 1 VVG an dessen Kfz-Haftpflichtversicherer hält.⁵¹ Da der Fahrzeughalter bzw. die Kfz-Haftpflichtversicherung und der Hersteller nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner nebeneinander haften,⁵² dürften sich die aufgeworfenen Fragen zur Herstellerhaftung in der Regel im Rahmen von Regressansprüchen des Kfz-Haftpflichtversicherers gegen den Hersteller gemäß § 426 Abs. 2 S. 1 BGB abspielen.⁵³ Bei eigenen Schäden am automatisiert parkenden Fahrzeug wird entweder der Fahrzeughalter eigene Haftungsansprüche oder dessen Kaskoversicherung Regressansprüche gegen den Hersteller geltend machen.⁵⁴

In diesen Konstellationen wird sich der Hersteller regelmäßig in einer komfortablen Lage befinden: Der Anspruchsteller muss nachweisen, dass sich das Fahrzeug im Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses im automatisierten Parkmodus befunden hat. Ohne eine technische Beweissicherung (Datenspeicherung) kann eine prozessuale Klärung der Beweisfrage im Einzelfall beinahe unmöglich sein.⁵⁵ Allein für den Hersteller wird es in der Regel technisch möglich sein, entsprechende Daten aus dem Fahrzeug auszulesen; dass er diese Daten seinem Prozessgegner zur Verfügung stellt, dürfte hingegen eher unwahrscheinlich sein. In Ausnahmefällen kann das Gericht zwar nach § 142

Abs. 1 ZPO dem Hersteller anordnen, ihm vorliegende Datensätze im Prozess vorzulegen. Legt der Hersteller die Daten nicht vor, kann die Geständnisfiktion des § 427 ZPO greifen.⁵⁶ Wenn diese Datensätze dem Hersteller allerdings nicht vorliegen (etwa, weil sie noch nicht ausgelesen wurden), hilft dem Anspruchsteller § 142 Abs. 1 ZPO nicht weiter.

Aus zivilprozessualer Sicht ist also zu erwarten, dass sich Versicherungsunternehmen bezüglich automatisierter Parkfunktionen zunehmend mit Herstellern über Fragen der Produkt- und Produzentenhaftung auseinandersetzen werden. Dabei ist abzusehen, dass es auf Seiten des Versicherers häufig zu Beweisproblemen kommen wird.

V. Strafrechtliche Aspekte

Neben den haftungs- und versicherungsrechtlichen Aspekten stellen sich auch strafrechtliche Fragen im Zusammenhang mit automatisierten Parkfunktionen. Kann sich beispielsweise ein Nutzer von automatisierten Parkfunktionen wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort nach § 142 StGB strafbar machen? Durch diese Vorschrift soll verhindert werden, dass sich ein Unfallbeteiligter seiner Schadenersatzpflicht entzieht, indem er sich vom Unfallort entfernt.⁵⁷ Tatbestandlich wird dabei von § 142 StGB vorausgesetzt, dass sich der Täter physisch am Unfallort befindet.⁵⁸

Bei autonomen Parkfunktionen befindet sich der Nutzer nicht zwingend in der Nähe des Fahrzeugs. Wenn das autonom parkende Fahrzeug selbstständig in ein Parkhaus fährt, dort einen Unfall verursacht und anschließend – ohne eine Identitätsfeststellung zu ermöglichen – zum Nutzer zurückfährt, kann schon tatbestandlich keine Unfallflucht des Nutzers vorliegen. Bei pilotierten Parkfunktionen befindet sich der Nutzer hingegen in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs und damit gegebenenfalls nach § 142 StGB auch am Unfallort. Wenn der Nutzer den Unfall bemerkt und sich entgegen § 142 Abs. 1 StGB vom Unfallort entfernt, kann eine Straftat vorliegen.

Aus strafrechtlicher Sicht könnte das automatisierte Parken auch im Rahmen von § 316 StGB (Trunkenheit im Verkehr) völlig neue Rechtsprobleme aufwerfen. Man stelle sich vor, ein berauschter Nutzer entschließt sich vernünftigerweise dazu, sein Fahrzeug stehen zu lassen und zu Fuß nach Hause zu gehen. Da er aber noch seine Jacke aus dem Fahrzeug benötigt, lässt er im Vollrausch seinen Wagen autonom zum Eingang des Parkhauses fahren und schickt es anschließend wieder zurück. § 316 Abs. 1 StGB knüpft tatbestandlich an das „Führen“ eines Fahrzeugs an. Das strafrechtliche Verständnis des „Führens“ eines Fahrzeugs deckt

47 Stadler, in: Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz, Rechtliche Aspekte automatisierter Fahrzeuge, S. 98.

48 Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313, 318; Lutz/Tang/Lienkamp, NZV 2013, 57, 60; Vogt, NZV 2003, 153, 157.

49 Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung, Stand: 19.5.2015.

50 Stadler, in: Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz, (Fn. 47), S. 98.

51 Stadler, in: Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz, (Fn. 47), S. 98.

52 Stadler, in: Hilgendorf/Hötitzsch/Lutz, (Fn. 47), S. 97.

53 Vgl. Rempe, InTeR 2016, 17, 21.

54 Vgl. Solmecke/Jockisch, MMR 2016, 359, 363.

55 Solmecke/Jockisch, MMR 2016, 359, 363.

56 Balzer/Nugel, NJW 2016, 193, 198.

57 Sternberg-Lieben, in: Schönke/Schröder, Kommentar zum StGB, 29. Aufl. 2014, § 142 Rn. 1a.

58 Lutz/Tang/Lienkamp, NZV 2013, 57, 60; Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313, 318.

sich dabei nicht zwingend mit der zivilrechtlichen Auslegung. So wird beispielsweise nach § 21 StVG ein Fahrlehrer im haftungsrechtlichen Sinn als „Führer“ eines Kraftfahrzeugs angesehen, auch wenn er nur als Beifahrer neben seinem Fahrschüler sitzt. Ein betrunkenen Fahrlehrer soll sich nach Ansicht des OLG Dresden aber mangels „Führens“ des Fahrzeugs nicht gemäß § 316 StGB strafbar machen, da die Fortbewegung und Lenkung des Fahrzeugs allein vom Fahrschüler ausgeübt wird.⁵⁹ Es sei ohne Einfluss auf die rechtliche Bewertung, dass der Fahrlehrer sich vorbehält, im Notfall einzugreifen und die Führung des Fahrzeugs zu übernehmen.⁶⁰ Beim autonomen Parken führt das Fahrzeug – vergleichbar mit dem Fahrschüler – sämtliche Fahrfunktionen völlig selbstständig aus. Auf Grundlage der Rechtsprechung des OLG Dresden lässt sich daher vertreten, dass auch beim autonomen Parken kein „Führen“ eines Kraftfahrzeugs im strafrechtlichen Sinn vorliegt und ein betrunkenen Nutzer sich damit nicht gemäß § 316 StGB strafbar macht. Beim pilotierten Parken muss der Nutzer hingegen während des Parkvorgangs permanent einen Impuls über das Smartphone oder den Fahrzeugschlüssel abgeben. Hier ließe sich daher vertreten, dass der Nutzer damit auch im strafrechtlichen Sinn weiterhin die Kontrolle über die Fortbewegung des Fahrzeugs innehat und damit Fahrzeugführer im strafrechtlichen Sinne ist.

VI. Rechtslage in den USA

In den USA wird das autonome Fahren bereits seit vielen Jahren intensiv getestet. Vielleicht lohnt deshalb ein Blick über den Tellerrand hinaus. Die Vereinigten Staaten verfügen in den einzelnen Bundesstaaten über einen Flickenteppich an Gesetzen: Florida,⁶¹ Kalifornien,⁶² Washington D.C.,⁶³ Nevada⁶⁴ und Michigan⁶⁵ haben beispielsweise in den vergangenen drei Jahren eigene Gesetze zu Testfahrten von autonomen Fahrzeugen erlassen.⁶⁶ Noch in diesem Jahr will die amerikanische Verkehrsbehörde (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) zusammen mit der Automobilindustrie eine Vorlage für einheitliche nationale Bestimmungen für den sicheren Betrieb autonomer Fahrzeuge erarbeiten.⁶⁷

Auch in haftungsrechtlicher Hinsicht ist die Rechtslage in den USA nicht einheitlich. Im Wesentlichen kennt das amerikanische Verkehrsrecht drei Haftungsinstitute: „Negligence“ (Haftung des Fahrers bei Fahrlässigkeit), „No-Fault Liability“ (Verschuldensunabhängige Leistung der Versicherung) und „Strict Liability“ (Gefährdungshaftung des Fahrers oder Halters).⁶⁸ Besondere Erwähnung verdient dabei das Institut der „No-Fault Liability“, das bei Verkehrsunfällen in 18 Staaten der USA Anwendung findet.⁶⁹ In diesen Staaten kommt die eigene Versicherung des Fahrers für dessen Schäden⁷⁰ auf, unabhängig davon, wer den Unfall verursacht hat.⁷¹ Auf diese Weise wird eine unkomplizierte Schadensregulierung gewährleistet und aufwendige Gerichtsverfahren vermieden. Die Leistungspflicht der Versicherung betrifft allerdings nur Personenschäden – Schäden am Fahrzeug oder sonstigen Gegenständen sind nicht von der „No-Fault Liability“ umfasst.⁷² Im Bereich des autonomen Parkens würden sich in diesen Staaten der USA – jedenfalls bei Personenschäden – die oben genannten zivilprozessualen Probleme nicht stellen.

Das Haftungsinstitut der „Strict Liability“ findet in den USA eher selten Anwendung. Danach haften Personen verschul-

densunabhängig für die Durchführung von hochgefährlichen Tätigkeiten („ultrahazardous activities“).⁷³ Es ist nicht auszuschließen, dass die amerikanische Rechtsprechung die Verwendung von automatisierten Parkfunktionen als hochgefährliche Tätigkeit bewerten könnte.⁷⁴ Im Einzelfall würde daher in den USA vermutlich eine verschuldensunabhängige Haftung des Fahrers oder Halters eines automatisiert parkenden Fahrzeugs nach dem Institut der „Strict Liability“ greifen.

Die Haftung der Automobilhersteller unterscheidet sich in den USA im Grunde nicht wesentlich von der Produkt- und Produzentenhaftung in Deutschland. Es ist daher auch in den USA zu erwarten, dass Hersteller für Unfälle beim automatisierten Parken vermehrt in die Verantwortung genommen werden.⁷⁵

VII. Alternative Haftungs- und Versicherungsmodelle im Ausland und in Deutschland?

Wie bereits oben dargestellt, werden sich in Deutschland hauptsächlich Versicherungen mit den Automobilherstellern über die Haftung für Unfälle von automatisiert parkenden Fahrzeugen streiten und dabei dürften sich die Versicherungen häufig in einer nachteiligen Beweissituation befinden. Dies wirft die Frage auf, ob das bestehende Haftungs- und Versicherungsmodell in Deutschland überarbeitet werden müsste, um die Schadensabwicklung zu erleichtern und das autonome Fahren damit attraktiver zu machen.

59 OLG Dresden, NJW 2006, 1013.

60 OLG Dresden, NJW 2006, 1013.

61 Florida Statutes 2012, Title XXIII, <https://www.flsenate.gov/Laws/Statutes/2012> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

62 California Vehicle Code 2012, http://www.leginfo.ca.gov/html/veh_t_able_of_contents.html (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

63 Washington D.C. Autonomous Vehicle Act of 2012, <http://dclclims1.dccouncil.us/lims/legislation.aspx?LegNo=B19-0931> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

64 Nevada Administrative Code 482.A, Nevada Revised Statutes 482.A, <https://www.leg.state.nv.us/NAC/NAC-482.html> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

65 Michigan Senate Bill 0169, <http://www.legislature.mi.gov/%28S%28b5y5zsj3epoz4zdyqqdnoasc%29%29/mileg.aspx?page=getobj&tbodyname=2013-SB-0169> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

66 http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 41.

67 <http://www.nhtsa.gov/staticfiles/rulemaking/pdf/Autonomous-Vehicles-Policy-Update-2016.pdf> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

68 http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 112.

69 Übersicht der Staaten mit No-Fault Liability in den USA: https://en.wikipedia.org/wiki/No-fault_insurance (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

70 Die „No-Fault Liability“ gilt allerdings nur bei Schäden bis zu bestimmten Schwellenwerten („thresholds“). Die Höhe der Schwellenwerte ist in den jeweiligen Bundesstaaten unterschiedlich.

71 http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 113.

72 http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 113.

73 § 520 Restatement of the Law, Second: Torts (ALI, 1977).

74 Vgl. http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 114.

75 Vgl. http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-2/RAND_RR443-2.pdf (zuletzt abgerufen am 28.9.2016), S. 132.

Volvo hat beispielsweise öffentlich angekündigt, grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen, wenn sich der Wagen bei einem Unfall im autonomen Modus befunden hat.⁷⁶ Dies solle aber nicht gelten, wenn das autonom fahrende Fahrzeug einen Unfall wegen grob fahrlässigen Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer nicht verhindern konnte.⁷⁷ Nähere Details sind dazu nicht bekannt. Die Volvo-Aussage ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, da sie vordergründig Vertrauen in die Technik schafft, bei kritischer Betrachtung stellt man allerdings fest, dass sie weitgehend eingeschränkt ist. Bei Unfällen, die durch das automatisiert fahrende Fahrzeug verursacht werden, haftet der Hersteller regelmäßig ohnehin nach den Grundsätzen der Produkt- und Produzentenhaftung. Das drängendere Problem bleibt beim Volvo-Konzept aber ungeklärt: Wie kann der Anspruchsteller beweisen, dass sich das Fahrzeug im autonomen Modus befunden und ein Fehler des Systems den Schaden verursacht hat?

Ein alternativer Ansatz eines Haftungs- und Versicherungsmodells könnte sich am US-amerikanischen Institut der „No-Fault Liability“ orientieren. Hersteller und Versicherungen könnten beispielsweise in Form eines Versicherungsfonds für sämtliche Schäden gemeinsam aufkommen, die durch automatisierte Fahrzeuge entstehen. Da hierdurch voraussichtlich aufwendige Gerichtsverfahren zur Ermittlung der Herstellerhaftung wegfallen würden, könnte es für beide Parteien ein Anreiz sein, sich an einem solchen Versicherungsfonds zu beteiligen. Außerdem ist zu erwarten, dass sich beim automatisierten Parken im Vergleich zum manuellen Parken die Anzahl der Unfälle deutlich reduziert und damit tendenziell weniger Schäden reguliert werden müssen. Mit diesem Modell ließe sich das Beweisproblem zwar nicht vollends lösen, es würde aber dazu beitragen, das Vertrauen in die neue Technologie zu stärken.

Eine ähnliche Einrichtung gibt es übrigens auch in Deutschland bereits: Der „Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen“. Dieser Fonds zum Schutz von Verkehrsoffern wurde 1963 von deutschen Versicherungsunternehmen gegründet.⁷⁸ Nach § 12 Abs. 1 PflVG können Fahrzeughalter Unfallschäden gegenüber dem Entschädigungsfonds geltend machen, wenn der Unfallverursacher nicht zu ermitteln ist (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 PflVG) oder wenn die Pflichtversicherung des Ersatzpflichtigen nicht für den Schaden eintreten muss (beispielsweise bei Vorsatz

des Ersatzpflichtigen, § 12 Abs. 1 Nr. 3 PflVG). Wenn also beispielsweise ein autonom parkendes Fahrzeug einen Unfall verursacht und sich automatisch vom Unfallort entfernt, würde vermutlich im Einzelfall bereits nach geltendem Recht ein Entschädigungsfonds der Versicherungsgesellschaften für den Schaden aufkommen.⁷⁹

VIII. Fazit

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass es für das pilotierte Parken keiner Gesetzesänderungen bedarf und sich alle wesentlichen Haftungs- und Versicherungsfragen mit dem geltenden deutschen Haftungsrecht lösen lassen. Schwierigkeiten können sich allenfalls dann ergeben, wenn sich ein Fahrer darauf beruft, dass die technischen Systeme versagt haben und er sich gegen diese Systeme als Fahrzeugführer nicht hat durchsetzen können. Diesen Problemen muss sich die Rechtsprechung aber schon heute stellen, wenn sich ein Fahrzeugführer auf das technische Versagen seiner mechanisch oder elektronisch gesteuerten Systeme im Straßenverkehr beruft. Die Beweisaufnahme mag jedoch wegen der Komplexität der eingesetzten Hard- und Software in Zukunft immer aufwendiger werden.

Schwieriger werden Haftungsfragen zu beantworten sein, die sich nach dem Versagen eines Systems beim autonomen Parken ergeben. Hier kommen neben dem Fahrer, der das Fahrzeug sich selbst überlässt, insbesondere der jeweilige Fahrzeughersteller und auch die Infrastrukturbetreiber als Haftungssubjekte in Betracht. Besonders komplizierte Situationen können sich dann ergeben, wenn sich in Mischsystemen autonome Fahrzeuge und andere Verkehrsteilnehmer den Verkehrsraum teilen. Möglicherweise helfen hier in Zukunft vor allem innovative Versicherungslösungen, aufwendige Beweisaufnahmen und langwierige Gerichtsverfahren zu vermeiden.

76 <https://www.media.volvocars.com/us/en-us/media/pressreleases/167975/us-urged-to-establish-nationwide-federal-guidelines-for-autonomous-driving> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

77 <http://www.autoblog.com/2015/10/09/volvo-accept-autonomous-car-liability> (zuletzt abgerufen am 28.9.2016).

78 § 5 Abs. 1 Satzung des Vereins „Verkehrsofferverhilfe e.V.“, BANz. 2014 Nr. 41, S. 1028.

79 Voraussetzung ist eine grobe Unbilligkeit der Schadenstragung und eine besonders schwere Verletzung, § 12 Abs. 2 PflVG.

RA Dr. Markus Kaulartz*

Herausforderungen bei der Gestaltung von Smart Contracts

Der Beitrag stellt technische Hintergründe und mögliche Anwendungsbereiche von auf der Blockchain-Technologie basierenden Smart Contracts vor und beleuchtet ihre rechtlichen Herausforderungen. Dabei geht der Autor insbesondere auf die Frage ein, ob programmierte Verträge Rechtswirkungen entfalten können und wie ihre Gestaltung durch das geltende Recht beeinflusst wird.

I. Einleitung

Der zur Industrie 4.0 führende technische Fortschritt brachte eine Reihe von „intelligenten“ Anwendungen hervor:

Smart Factories, Smart Devices, Machine-to-Machine Communication (M2M), das Internet der Dinge (IoT), etc. Sie alle bringen nicht nur technische und wirtschaftliche Chancen und Herausforderungen mit sich, sondern werfen auch zahlreiche rechtliche Fragestellungen auf.¹

* Der Beitrag geht auf einen Vortrag bei der DSRI-Herbstakademie 2016 zurück, der im Tagungsband Jürgen Taeger (Hrsg.), Smart World – Smart Law? – Weltweite Netze mit regionaler Regulierung, Edewecht 2016, veröffentlicht wurde. Mehr über den Autor finden Sie auf Seite III.

1 Zu rechtlichen Herausforderungen bei Smart Factories vgl. etwa *Horner/Kaulartz*, Tagungsband DSRI Herbstakademie 2015, 501.