

Klassifizierung und Würdigung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Einführung moderner FAS

RDir Dipl. Ing. Andre Seeck & Ass. jur. Tom Michael Gasser
Bundesanstalt für Straßenwesen
Bergisch Gladbach

I. Einführung

Der rechtliche Rahmen von Fahrerassistenzsystemen (FAS) ist weit, er umfasst nationale Rechtsvorschriften genauso wie europäisches und internationales Recht. Dabei liegt die zentrale zulassungsrechtliche Hürde für bestimmte FAS vor allem im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968. Dort zeigt sich auch am deutlichsten, wie grundlegend die Einführung moderner FAS das Fahren künftig verändern kann: Auch wenn die einzelnen Systeme heute noch weit von der Möglichkeit vollautomatischen Fahrens entfernt sind, ist doch für enge Teilbereiche und kurze zeitliche Abschnitte der erste Schritt in diese Richtung getan. So werfen moderne FAS auch in national-haftungsrechtlicher Hinsicht eine Folgefrage auf, nämlich wer die Verantwortung für Schäden bei Eingriff in Längs- und Querführung durch ein FAS tragen wird.

Da sowohl die Fragen internationalen Rechts als auch nationale Haftungsfragen die dringlichsten Rechtsprobleme im Bereich FAS zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufwerfen, wird sich der Beitrag hierauf konzentrieren.

II. Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr

Der Wortlaut des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr ist in Bezug auf seine Forderung nach voller Verantwortlichkeit eines menschlichen Fahrers für die Steuerung eines Fahrzeuges eindeutig:

Bundesanstalt für Straßenwesen
bast

Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (1968) (WÜ-StV)

Art. 8 Abs. 1 und Abs. 5 WÜ-StV:

(1) „Jedes Fahrzeug und miteinander verbundene Fahrzeuge müssen einen Führer haben.“

(5) „Jeder Führer muss dauernd sein Fahrzeug beherrschen oder seine Tiere führen können.“

Art. 13 Abs. 1 WÜ-StV:

(1) „Jeder Fahrzeugführer muss unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen, um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um ständig in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen. [...]“

Referat F4: Fahrerassistenzsysteme, Fahrzeugsicherheitsbewertung
Leiter des Referates: RDir Dipl.-Ing. Seeck

Die Auslegung der Vorschriften in Art. 8 und 13 Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr ist streitig: Einer Ansicht nach treffen diese Vorschriften keine Aussage über die Zulässigkeit von FAS. Die Argumentation beruht auf dem systematischen Gesichtspunkt, dass die betreffenden Vorschriften sich im zweiten Kapitel des Wiener Übereinkommens befinden, während im dritten Kapitel, das sich mit dem Zulassungsrecht befasst, sich keine vergleichbare Regelung findet. Damit könnten aber Fahrzeuge zum Straßenverkehr zugelassen werden,

mit denen kein Fahrer seinen Verhaltenspflichten nachkommen kann. Aus dem übergeordneten Gesichtspunkt der Einheit der Rechtsordnung ist deshalb mit dem Wortlaut – dem maßgeblichen völkerrechtlichen Auslegungskriterium – von dem Erfordernis, dass Fahrzeuge stets vom Fahrer beherrscht werden müssen, auszugehen.

Aus dieser Auslegung ergibt sich, dass rein informatorische und aktiv eingreifende, jedoch übersteuerbare FAS von dem Wiener Übereinkommen nicht berührt werden, da hier der Fahrer noch immer zu jeder Zeit sein Fahrzeug beherrscht. Zulässig sind aber auch FAS, die in Situationen eingreifen, die der Fahrer selbst nicht mehr zeitgerecht beherrschen kann, solange der Eingriff vom Willen des Fahrers getragen ist. So liegt die Situation bei ESP, das zur Stabilisierung des Fahrzeuges einen Eingriff in einer Situation vornimmt, der dem Willen des Fahrers – vorgegeben durch den Lenkwinkel – entspricht. Zulässig ist aber auch eine automatische Gefahrenbremsung, das als reines ‚collision mitigation‘-System ausgelegt ist. Hier ist für den Fahrerwillen jedoch die Systemgestaltung entscheidend: Der Eingriff darf erst zu einer Zeit erfolgen zu der ein Ausweichen objektiv unmöglich ist, da andernfalls ein Widerspruch zum Willen des Fahrers denkbar ist.

Unzulässig nach gegenwärtiger Rechtslage sind aber Systeme, die in nicht übersteuerbarer Weise aktiv eingreifen – wie dies bei der nicht übersteuerbaren Variante von Intelligent Speed Adaptation (ISA) denkbar ist: Bei diesem System wird die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung in das Fahrzeug übertragen und durch Eingriff in die Längsführung sichergestellt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Damit verliert der Fahrer aber – wenn auch nur in dieser Hinsicht – die durch das Wiener Übereinkommen vorgeschriebene vollständige Beherrschung seines Fahrzeuges.

Abstrakt umschrieben hindert das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (WÜ-StV) also die Zulassung von FAS, deren aktiver Eingriff nicht übersteuerbar ist und somit die Situation eintreten kann, dass ein Eingriff nicht dem Fahrerwillen entspricht.

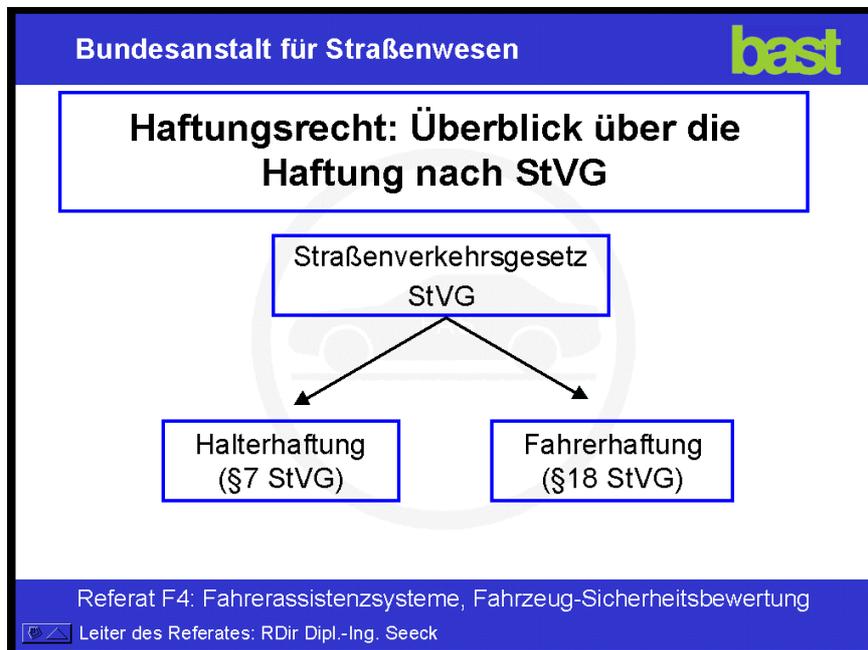
Änderungen des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr sind jedoch gemäß Art. 49 WÜ-StV ausdrücklich möglich. Es ist deshalb durchaus denkbar, eine klarstellende Regelung vorzunehmen, die genau beschreibt, welche Funktionen von FAS zulässig sein sollen.

III. Haftungsrecht

Die *deliktische Haftung* ist gerade im Bereich des Produkthaftungsrechts von *vertraglicher Haftung* – in der Regel Gewährleistungsansprüchen – zu unterscheiden: Während vertragliche Gewährleistungsansprüche nur innerhalb der rechtlichen Sonderbeziehung zwischen den Vertragspartnern wirken, begründet das Deliktsrecht eine schuldrechtliche Beziehung zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten, sind also unabhängig von vertraglichen Vereinbarungen. Im diesem Bereich deliktischer Verantwortung wirkt sich die Einführung von FAS aus.

1. Straßenverkehrsgesetz

Durch das Straßenverkehrsgesetz wird eine Haftung sowohl des Fahrzeughalters als auch des Fahrers begründet:



a) Halterhaftung, §7 StVG

Der Halter eines Fahrzeuges haftet **verschuldensunabhängig** für alle Schäden, die „bei Betrieb“ seines Fahrzeuges verursacht werden (sog. Gefährdungshaftung). Zur Betriebsgefahr gehören auch alle technischen Einrichtungen des Fahrzeuges, sie umfasst damit auch FAS. Ausgeschlossen ist die Halterhaftung nur noch im Fall der Verursachung eines Unfalls durch „höhere Gewalt“ (Naturgewalten wie z.B. Erdbeben, Überschwemmungen, etc.). Das früher entscheidende Kriterium des „unabwendbaren Ereignisses“ hat nunmehr nur noch für die Schadensaufteilung zwischen mehreren unfallbeteiligten Fahrzeughaltern Bedeutung. Der Fahrzeughalter haftet damit ausnahmslos – ggf. neben dem Fahrer – für alle Schäden, die das Fahrzeug im Verkehr verursacht, weshalb er gem. §1 Pflichtversicherungsgesetz eine Haftpflichtversicherung abschließen muss.

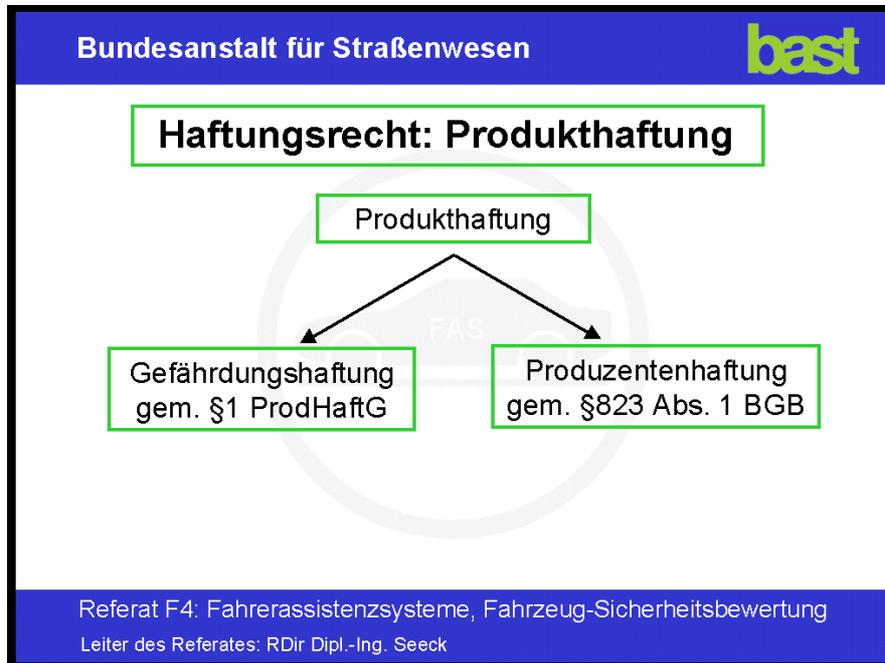
b) Fahrerhaftung, §18 StVG

Gegen den in der Haftpflichtversicherung mitversicherten Fahrer eines Fahrzeuges gilt zunächst die Vermutung, dass er den Unfall schuldhaft herbeigeführt hat (sog. Haftung für vermutetes Verschulden). Hiervon kann sich der Fahrer allerdings entlasten, wenn er beweist, dass er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hat.

Im Bereich der Fahrerhaftung liegt jedoch ein entscheidender Paradigmenwechsel, soweit nicht übersteuerbare FAS betroffen sind: Einem Fahrer, der ein FAS nicht übersteuern kann, könnte auch kein Schuldvorwurf mehr gemacht werden – jedenfalls soweit der Eingriff des FAS reicht. Es kommt damit zu einer erheblichen Verkürzung deliktischer Verantwortung des Fahrers.

2. Produkthaftung:

Im Rahmen der Produkthaftung sind zwei Anspruchsgrundlagen zu unterscheiden, die zueinander in Konkurrenz stehen (sog. echte Anspruchskonkurrenz):



a) Produkthaftungsgesetz (§1 ProdHaftG)

Nach dem Produkthaftungsgesetz haftet der Hersteller für alle Schäden, die ein fehlerhaftes Produkt verursacht. Verschulden des Herstellers für die Fehlerhaftigkeit ist im Rahmen von §1 ProdHaftG für seine Haftung irrelevant (sog. Gefährdungshaftung). Zudem haftet hier nicht nur der tatsächliche Hersteller für das fehlerhafte Produkt, sondern immer auch der Endprodukthersteller.

Entscheidend ist jedoch die Verteilung der Beweislast: Der Geschädigte muss vor allem beweisen, dass das Produkt fehlerhaft ist und den Schaden verursacht hat. Dies ist jedoch gerade bei komplexen elektronischen FAS, bei denen Fehler sporadisch auftreten können, für den Geschädigten kaum nachzuweisen.

Die Produkthaftung ist zudem im Fall des sog. Entwicklungsrisikos ausgeschlossen, also dann, wenn der Hersteller nachweisen kann, dass der Fehler nach dem Stand von Wissenschaft und Technik zu dem Zeitpunkt, zu dem das Produkt in den Verkehr gebracht wurde, nicht erkannt werden konnte. Die Anforderungen sind hierbei jedoch hoch.

Darüber hinaus ist die Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz begrenzt auf einen Haftungshöchstbetrag (85 Mio. Euro) und weiter eingeschränkt durch einen Selbstbehalt des Geschädigten von 500,- Euro. Auch haftet der Hersteller nicht für Schäden am fehlerhaften Produkt selbst, was sich im Fall von FAS auszuwirken geeignet ist: Im Unterschied zu vielen anderen Produkten ist bei einem Unfall der Schaden am Fahrzeug selbst, das mit dem defekten FAS ausgestattet war, meist beträchtlich.

b) Produzentenhaftung (§823 Abs. 1 BGB)

Im Unterschied dazu erfordert die Produzentenhaftung grundsätzlich den Nachweis von Verschulden des Herstellers. Gelingt es dem Geschädigten aber nachzuweisen, dass der Fehler schon bestand, als das Produkt in den Verkehr gebracht wurde, kommt es zu einer Beweis-

lastumkehr mit der Folge, dass der Hersteller seinerseits nachweisen muss, die Fehlerhaftigkeit nicht verschuldet zu haben.

Im Rahmen der Produzentenhaftung haftet nur der tatsächliche Hersteller eines Produktes. Weiterer Unterschied ist, dass die Haftung (in ihrer Höhe) unbegrenzt ist und sich auch auf die fehlerhafte Sache selbst bezieht, sofern der anfängliche Fehler mit dem späteren Schaden nicht stoffgleich ist (m.a.W.: Wenn der Eigentümer des Fahrzeuges vor Schadenseintritt – bis auf den abgrenzbaren Defekt am FAS – insgesamt gesehen (nahezu!) fehlerfreies Eigentum hatte, das sich erst durch den FAS-bedingten Unfallschaden verschlechtert, kann er auch den Schaden an seinem Fahrzeug nach den Grundsätzen der Produzentenhaftung ersetzt verlangen).

IV. Verhältnis von Halterhaftung und Produkthaftung

Aufgrund der weiten Halterhaftung nach Straßenverkehrsgesetz kommt es zu einem großen Überschneidungsbereich mit der Produkthaftung für fehlerhafte FAS. Der entscheidende Unterschied liegt jedoch in den Anforderungen an die Beweislast: Während bei der Halterhaftung der Geschädigte lediglich nachweisen muss, dass sein Schaden „bei Betrieb“ des Kraftfahrzeuges entstanden ist, muss der Geschädigte im Fall der Produkthaftung die Fehlerhaftigkeit und die Verursachung des Schadens nachweisen, was bei elektronischen FAS hohe Anforderungen stellt und zumindest ein erhebliches Prozessrisiko birgt. Damit trägt faktisch der Halter das Risiko einer Einführung neuer FAS, obwohl er das Risiko nicht setzt und auf das Ausmaß des Risikos keinen Einfluss hat. Die produkthaftungsrechtliche Verantwortlichkeit der Hersteller bedarf deshalb dahingehend der Überprüfung, ob sie in ihrer derzeitigen Form – gerade hinsichtlich Beweislastverteilung – noch angemessener Rahmen für die Einführung von FAS sein kann.

V. Sonderfall: Sicherheitsrelevante, informatorische FAS

Rein informatorische FAS sind zulassungsrechtlich nach dem Wiener Übereinkommen unproblematisch. Zu bedenken sind hier vor allen Dingen haftungsrechtliche Aspekte und Fragen der Fahrerverantwortung.

a) Fahrerverantwortung

In straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht bleiben Anordnungen durch Verkehrsschilder maßgeblich, so dass der Fahrer sich nicht auf die Information seines FAS verlassen darf. Auch bußgeldrechtlich kann sich der Fahrer nicht mit Hinweis auf eine fehlerhafte Anzeige des FAS entschuldigen.

b) Haftungsrechtliche Verantwortung

Im Fall eines Unfalls aufgrund dessen, dass der Fahrer die – fehlerhafte – Anzeige seines FAS befolgt hat, bleibt es dennoch bei der Haftung des Fahrers, weil er jederzeit selbst die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (in der Regel: Verkehrsschilder) hätte beachten müssen. Aufgrund der weiten Halterhaftung, ist der Halter ohnehin immer zugleich haftbar, da es letztlich die Betriebsgefahr seines Fahrzeuges ist, die sich im Unfallschaden verwirklicht!

Allerdings haftet auch der Hersteller für den Fehler seines FAS. Hierbei entlastet es den Hersteller nicht, dass sich der Fehler des FAS nur mittelbar über den Fahrer auswirkt, da diese Form der Verursachung des Schadens ausreicht. Allerdings kann sich der Hersteller praktisch vollständig von seiner Haftungsverantwortung für eingeschränkte Funktionen des FAS befreien, indem er sein System detailliert beschreibt, auf möglicherweise lückenhafte Informationen der Datenbasis und andere Systemgrenzen hinweist.

VI. Ergebnis

Dem gesamten straßenverkehrsrechtlichen Regelwerk liegt als Leitbild der menschliche Fahrer zugrunde. Die Einführung moderner FAS, die nicht mehr übersteuerbar sind, führt nicht nur zu zulassungsrechtlichen Hindernissen, sondern zugleich zu einer tiefgreifenden Veränderung bei Bestimmung der haftungsrechtlich Verantwortlichen: Solche FAS führen erstmals zu der Situation, dass der Fahrer – soweit die Fahrzeugführung in nicht-übersteuerbarer Weise übernommen wurde – hierfür auch haftungsrechtlich keine Verantwortung mehr tragen kann. Daraus folgt – aufgrund der heutigen Ausgestaltung von Produkthaftung – eine Haftungsverteilung, die in der Praxis alleine beim Halter liegen wird. Diese Entwicklung ist deshalb als kritisch anzusehen, weil der Halter dieses Risiko in keiner Weise setzt und es überhaupt nicht beeinflussen kann. Einfluss auf technische Ausgestaltung, Zuverlässigkeit und Eingriffsumfang von FAS haben jedoch die systemverantwortlichen Hersteller, Provider, etc., was eine Neubewertung haftungsrechtlicher Grundsätze nahelegt.

Literaturhinweise:

- Albrecht, F.** ‚Die rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Implementierung von Fahrerassistenzsystemen zur Geschwindigkeitsbeeinflussung‘ in DAR 2005, S. 186-198.
- Bewersdorf, C.** ‚Zur Vereinbarkeit von nicht-übersteuerbaren Fahrerassistenzsystemen mit dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968‘ in NZV 2003, 266-271.
- Frenz, W.** ‚Haftungsfragen bei Fahrerassistenzsystemen‘ in zfs 2003, S. 381-387.
- Feldges, J.; Kanz, C.** ‚Haftungsrechtliche Aspekte von Fahrerassistenzsystemen‘ in ZfAW 2002, S. 38-41.