

# Autonomes Fahren

Oppermann / Stender-Vorwachs

2. Auflage 2020  
ISBN 978-3-406-73285-0  
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei  
[beck-shop.de](https://beck-shop.de)

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](https://beck-shop.de) steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

[beck-shop.de](https://beck-shop.de) hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird [beck-shop.de](https://beck-shop.de) für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

# 3. Kapitel

## Rechtliche Grundlagen

beck-shop.de  
DIE FACHBUCHHANDLUNG

**beck-shop.de**  
DIE FACHBUCHHANDLUNG

## 3.1 Haftungsfragen

### 3.1.1 Zivilrechtliche Haftung von Halter und Fahrer bei Einsatz (teil-)automatisierter Fahrfunktionen

#### Übersicht

	Rn.
<b>A. Einführung</b> .....	1
<b>B. Haftungsvoraussetzungen nach StVG</b> .....	7
I. Halterhaftung (§ 7 Abs. 1 StVG) .....	7
1. Tatbestand .....	7
2. Sinn und Zweck der Halterhaftung auch beim Einsatz (teil-)automatisierter Fahrfunktionen .....	14
3. Zwischenergebnis .....	21
II. Fahrerhaftung (§ 18 Abs. 1 StVG) .....	23
1. Fahrzeugführer .....	24
2. Das Verschulden des Fahrers .....	45
<b>C. Haftungsvoraussetzungen nach BGB</b> .....	104
I. Halterhaftung .....	104
II. Fahrerhaftung .....	108
1. Vorüberlegungen .....	108
2. Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB .....	110
3. Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB .....	120
<b>D. Rechtsfolgen der Halter- und Fahrerhaftung</b> .....	122
I. Art und Weise sowie Umfang des Schadensersatzes .....	122
1. Grundsatz .....	122
2. Kausalität .....	123
3. Gesamtschuldnerschaft .....	129
II. Anspruchskürzung wegen Mitverschuldens des Verletzten (§ 254 BGB) .....	130
<b>E. Beweislast</b> .....	133
I. Haftung nach StVG .....	133
1. Grundlagen .....	133
2. Anscheinsbeweis .....	136
3. Datenspeicherung bei Einsatz hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen (§ 63a StVG) .....	139
II. Haftung nach BGB .....	149
<b>F. Verhältnis von Halter- und Herstellerhaftung</b> .....	151
<b>G. Zusammenfassung</b> .....	155
<b>H. Resümee</b> .....	163

#### A. Einführung

Das Phänomen des autonomen Fahrens hat durch das 8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (8. StVGÄndG) vom 16.6.2017 in Deutschland erstmals eine gesetzliche Regelung gefunden.<sup>1</sup> In diesem Zusammenhang wird immer wieder darauf hingewiesen, dass

<sup>1</sup> BGBl. 2017 I 1648.

„eindeutige Regelungen insbesondere zu den Fragen der Verantwortlichkeit und der Haftung unentbehrlich“ sind.<sup>2</sup> Mit Wirkung zum 21.6.2017 sind die §§ 1a, 1b, 1c StVG sowie die §§ 63a und 63b StVG vollständig neu in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) eingefügt worden. Eine Änderung haben allerdings allein die §§ 6, 12 und 32 StVG erfahren, nicht aber die für die zivilrechtliche Haftung von Halter und Fahrer bedeutsamen § 7 und § 18 StVG.<sup>3</sup>

- 2 Gegenstand der Neuregelung sind ausschließlich hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen (Level 3 und 4), nicht jedoch das assistierte und das teilautomatisierte Fahren (Level 1 und 2)<sup>4</sup> sowie das autonome Fahren (Level 5), bei dem das Auto nur noch durch das Fahrssystem vom Start bis an das Ziel gesteuert wird (fahrerloses Fahren).<sup>5</sup> Das ist deswegen bemerkenswert, weil es derzeit zwar Fahrfunktionen der Stufen 1 und 2 gibt, jedoch noch keine hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen (Level 3 und 4).<sup>6</sup> Das 8. StVGÄndG ist insofern „ein in die Zukunft gerichtetes Gesetz“.<sup>7</sup> Da deshalb aktuell noch Erfahrungen mit dem Zusammenwirken von Fahrer und hoch- oder vollautomatisierten Fahrssystemen fehlen, sollen die Regelungen der §§ 1a, 1b StVG erstmals nach Ablauf des Jahres 2019 evaluiert werden (§ 1c StVG).<sup>8</sup>
- 3 Auffällig ist bei dieser Gesetzesänderung von 2017 auch, dass vor allem in den §§ 1a und 1b StVG (aber auch sonst) hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen gleichgestellt sind, obwohl beide unterschiedliche Stufen der Fahrzeugautomatisierung aufweisen.<sup>9</sup> Während der Fahrer die hochautomatisierte Fahrfunktion (Level 3) zwar nicht dauerhaft, dafür im Umkehrschluss jedoch von Zeit zu Zeit überwachen muss, ist der Fahrer bei einer vollautomatisierten Fahrfunktion (Level 4) von einer solchen Überwachungspflicht befreit.
- 4 Bei der Festlegung, was im Rahmen des geänderten StVG unter einer „hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion“ zu verstehen ist, hat der Gesetzgeber auf die Arbeitsergebnisse des durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten „Runden Tisches Automatisiertes Fahren“ zurückgegriffen.<sup>10</sup> Die dortige Benennung und Klassifizierung der unterschiedlichen Grade („Level“) der Fahrzeugautomatisierung sind daher bei der Auslegung des StVG zugrunde zu legen und insofern verbindlich.<sup>11</sup>
- 5 Für die Haftung von Halter und Fahrer (§§ 7, 18 StVG)<sup>12</sup> sind auf der Tatbestandsseite ganz besonders die §§ 1a, 1b StVG, für die Rechtsfolgenseite § 12 StVG sowie für die Beweisführung § 63a StVG von zentraler Bedeutung. Während § 1a StVG vor allem die Anforderungen formuliert, die ein Kfz mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion zu erfüllen hat, und Aussagen zur Eigenschaft als Fahrzeugführer macht (§ 1a Abs. 4 StVG), gibt § 1b StVG Auskunft über die reduzierten Sorgfaltspflichten, denen ein menschlicher Fahrer nachzukommen hat, der seinen Wagen durch den Einsatz hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen steuern lässt.<sup>13</sup>
- 6 § 12 StVG verdoppelt für den Fall, dass der Verkehrsunfall auf der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion beruht, die Höchstbeträge auf 10 Mio. € bei

<sup>2</sup> S. Stellungnahme Bundesrat, BR-Drs. 69/17, 1.

<sup>3</sup> *Armbrüster ZRP* 2017, 83.

<sup>4</sup> Vgl. etwa zur Haftung bei automatisiertem Parken *Siebert/Gaden InTeR* 2016, 194 ff.

<sup>5</sup> Vgl. dazu die Begründung zum RegE, BT-Drs. 18/11300, 21, wonach beim autonomen Fahren „auf einen Fahrzeugführer [...] ganz verzichtet werden kann“. Sa *Lange NZV* 2017, 345 (349); *Balke SVR* 2018, 5 (6); *Hotz in Drees/Koch/Nell*, Aktuelle Probleme des Versicherungsvertrags-, Versicherungsaufsichts- und Vermittlerrechts, 2017, 55 (62 ff.).

<sup>6</sup> BT-Drs. 18/11300, 12–13.

<sup>7</sup> BT-Drs. 18/11300, 23.

<sup>8</sup> BT-Drs. 18/11300, 23.

<sup>9</sup> BT-Drs. 18/11300, 14; *König NZV* 2017, 123 (124); *Armbrüster ZRP* 2017, 83.

<sup>10</sup> BT-Drs. 18/11300, 12–13.

<sup>11</sup> Runder Tisch „Automatisiertes Fahren“, Bericht zum Forschungsbedarf, Anh 5, 116. Das Dokument ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur abrufbar: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.html> (Stand sämtlicher der hier angegebenen Internetquellen: 10.5.2019); *König NZV* 2017, 123 (124).

<sup>12</sup> Zu einer daneben bestehenden Produkthaftung vgl. *Doderer/Hartwig IR* 2016, 53 ff.; s. a. *Wagner AcP* 217 2017, 707, 709, 759–760.

<sup>13</sup> Vgl. auch die mit Bezug auf § 1b StVG erfolgte Änderung des § 23 Abs. 1a StVG durch die 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, siehe BR-Drs. 556/17, 14, sowie den Beschluss vom 22.9.2017, BR-Drs. 556/17.

Körperverletzung oder Tötung und auf 2 Mio. € bei Sachschäden.<sup>14</sup> Nach § 63a StVG muss ein Kfz, das sich mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen steuern lässt, über einen Datenspeicher verfügen, der es vor allem dem Fahrer erleichtern soll nachzuweisen, dass der Verkehrsunfall nicht auf seinem Verschulden beruht, sondern auf einer technischen Störung des automatisierten Fahrsystems (§ 18 Abs. 1 S. 1 StVG).

## B. Haftungsvoraussetzungen nach StVG

### I. Halterhaftung (§ 7 Abs. 1 StVG)

#### 1. Tatbestand

Der Halter eines Kfz ist, anders als der Fahrzeugführer, schon allein deshalb gemäß § 7 Abs. 1 StVG zum Schadensersatz verpflichtet, weil er das Betriebsrisiko des Fahrzeugs trägt. Der Halter haftet, weil sich die Betriebsgefahr des Fahrzeugs im Schadensereignis verwirklicht hat. Eine Gefahr, die vom Auto als Fortbewegungsmittel ausgegangen ist („bei Betrieb“), muss sich im konkreten Schaden ausgewirkt haben.<sup>15</sup> Dafür reicht es bereits aus, dass das spezifische Gefahrenpotenzial des Kfz als Fortbewegungsmittel das Schadensgeschehen zumindest *mitgeprägt* hat.<sup>16</sup> Das Fahrzeug muss also durch seine Fahrweise oder seine sonstige Verkehrsbeeinflussung zur Schadenseinstellung beigetragen haben.<sup>17</sup> Darauf, dass der Halter selbst am Straßenverkehr teilnimmt, kommt es jedoch nicht an.

Ein individuelles Fehlverhalten iSd Verschuldens des Halters ist bei § 7 Abs. 1 StVG nicht erforderlich, vielmehr handelt es sich um eine Gefährdungshaftung.<sup>18</sup> Aus diesem Grund ist die Halterhaftung für den Geschädigten gegenüber der Haftung des Fahrers nach § 18 Abs. 1 StVG<sup>19</sup> und der Haftung des Herstellers aus dem Produkthaftungsgesetz oder aus § 823 Abs. 1 BGB<sup>20</sup> attraktiver.

Ein Entfallen der Halterhaftung ist lediglich bei höherer Gewalt (§ 7 Abs. 2 StVG) oder bei unbefugter Benutzung des Fahrzeugs (§ 7 Abs. 3 StVG) vorgesehen. Die Fehlfunktion eines technischen Systems und damit auch die einer (teil-)automatisierter Fahrfunktion ist aber weder als ein Fall von „höherer Gewalt“ (§ 7 Abs. 2 StVG)<sup>21</sup> noch als ein „unabwendbares Ereignis“ (§ 17 Abs. 3 StVG) einzustufen, sodass zumindest insoweit die Voraussetzungen für eine Halterhaftung beim (teil-)automatisierten, ja selbst beim echten autonomen Fahren vorliegen.<sup>22</sup>

Das Fahrsystem gehört zum Fahrzeug. Eine Fehlfunktion des (teil-)automatisierten Systems ist daher nicht ein von außen einwirkendes, durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter (betriebsfremder) Personen herbeigeführtes Ereignis und kann daher nach der Rechtsprechung schon von vornherein nicht unter den Begriff der höheren Gewalt fallen.<sup>23</sup> Das gilt entsprechend für den Begriff des unabwendbaren Ereignisses iSd § 17 Abs. 3 StVG, da sich auch hier ein Risiko aus einem fremden Gefahrenkreis aktualisieren muss.<sup>24</sup>

<sup>14</sup> Näher dazu → Rn. 122–127.

<sup>15</sup> BGH NJW 1988, 3019.

<sup>16</sup> BGH NJW 1988, 3019.

<sup>17</sup> BGH NJW 2010, 3713.

<sup>18</sup> Kritisch zu diesem Begriff *Borges* NJW 2018, 977 (980).

<sup>19</sup> → Rn. 23–103.

<sup>20</sup> Vgl. statt vieler *Wagner* AcP 217 2017, 707 (759–760).

<sup>21</sup> Dazu generell *Filthaut* NZV 2015, 161 ff.

<sup>22</sup> *Greger* NZV 2018, 1, 2; *Armbrüster* ZRP 2017, 83 (84); *Franke* DAR 2016, 61 (63); *Borges* CR 2016, 272 (274).

<sup>23</sup> Vgl. OLG Schleswig RuS 2018, 153 Rn. 3; v. *Bodungen/Hoffmann* NZV 2016, 449 (451); s. a. *Burmans* in BHHJ, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 7 StVG Rn. 19; *Armbrüster* ZRP 2017, 83 (84); *Ternig* ZfS 2016, 303 (306), zieht zumindest in Betracht, dass die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 2 StVG entfällt, wenn ein Hackerangriff von außen auf die (teil-)automatisierte Fahrfunktion für den Unfall verantwortlich ist. Weitergehend *König* JR 2017, 323 (325) mit Fn. 25.

<sup>24</sup> BGH NJW 1988, 3019, 3020; BGH NJW 2006, 896 Rn. 21; OLG München 12.8.2011 – 10 U 3150/10, Rn. 70; *Armbrüster* ZRP 2017, 83 (84).

- 11 Das ist jedoch beim Einsatz einer (teil-)automatisierten Fahrfunktion nicht der Fall, da sich auch bei einer technischen Fehlfunktion des Systems die Betriebsgefahr des Kfz verwirklicht.<sup>25</sup> Aus diesem Grund scheidet auch schon bisher ein unabwendbares Ereignis iSd § 17 Abs. 3 S. 1 StVG aus, wenn der Unfall auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder aber auf ein Versagen seiner Vorrichtungen zurückzuführen ist.<sup>26</sup>
- 12 Der Halter kann sich demzufolge auch nicht gegenüber dem Halter eines anderen, am Unfall beteiligten Fahrzeugs darauf berufen, der Schaden beruhe auf einem Versagen der (teil-)automatisierten Fahrfunktion und nicht auf seinem Fehlverhalten oder dem des Fahrzeugführers (vgl. § 17 Abs. 3 S. 2 StVG). Sofern beiden Haltern der am Unfall beteiligten Fahrzeuge ein Fahrerverschulden nicht vorgeworfen werden kann, kommt es bei der Haftungsabwägung zwischen ihnen allein auf die Betriebsgefahr der Fahrzeuge an (vgl. § 17 Abs. 2 iVm § Abs. 1 StVG). Dabei ist weder von einer Erhöhung noch von einer Minderung der Betriebsgefahr für den Fall auszugehen, dass einer der Fahrer sein Auto im Unfallzeitpunkt mittels (teil-)automatisierter Fahrfunktion gesteuert hat.<sup>27</sup>
- 13 Da der Halter gesetzlich verpflichtet ist, für sein Fahrzeug eine Haftpflichtversicherung abzuschließen (§ 1 PflVG), geht mit seiner Haftung als Halter gemäß § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG stets ein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Haftpflichtversicherer einher,<sup>28</sup> wobei Halter und Pflichtversicherung dem Geschädigten gegenüber als Gesamtschuldner ersatzpflichtig sind (§ 115 Abs. 1 S. 4 VVG).<sup>29</sup> Intern hat jedoch die Fahrzeugversicherung die Schäden aus dem Verkehrsunfall grundsätzlich allein zu regulieren (vgl. § 116 Abs. 1 S. 1 VVG).

## 2. Sinn und Zweck der Halterhaftung auch beim Einsatz (teil-)automatisierter Fahrfunktionen

- 14 Nach fast einhelliger Ansicht im Schrifttum „verbleibt es *natürlich* bei der Haftung nach § 7 StVG“, wenn einzelne, vom menschlichen Fahrer übersteuerbare Fahrsysteme in Betrieb sind.<sup>30</sup> Das wurde schon in Bezug auf sog. Fahrassistentensysteme so gesehen.<sup>31</sup> Selbst beim echten autonomen Fahren ändere sich jedenfalls an der Haftung des Halters nach § 7 StVG nichts. Diese Regelung ist unabhängig von der beim Fahrzeug verwendeten Technik formuliert und bezieht sich lediglich auf den Aspekt der Betriebsgefahr. Auch beim Einsatz einer (teil-)automatisierten Fahrfunktion verbleibt es bei der vom Fahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr.<sup>32</sup>
- 15 Wenn nun aber (teil-)automatisierte Fahrsysteme nach und nach die Fahraufgaben übernehmen, indem sie das Fahrzeug selbständig lenken, die Spur und den Abstand zu vorausfahrenden Autos halten und die Geschwindigkeit des Wagens autonom bestimmen, verschiebt sich die Verantwortlichkeit für Verkehrsunfälle vom menschlichen Fahrer auf das Fahrsystem und dadurch auf den Hersteller, der es programmiert und so die Fahrzeugsteuerung im Voraus festgelegt hat. Das „Fahrzeug“ selbst und nicht mehr wie bisher der menschliche Fahrer wird auf diese Weise „zu einem selbständigen Teilnehmer am Straßenverkehr“.<sup>33</sup>
- 16 Der Halter hat demnach beim Einsatz von (teil-)automatisierten Fahrsystemen vermehrt für Fehlfunktionen des Fahrzeugs und damit für Produktfehler, für die der Hersteller verantwortlich ist, einzustehen und nicht mehr fast ausschließlich für ein schuldhaftes Fehlverhalten des menschlichen Fahrers.<sup>34</sup> Aus diesem Grund wird auch von Teilen des wissenschaftlichen

<sup>25</sup> → Rn. 14–22.

<sup>26</sup> Greger NZV 2018, 1 (2).

<sup>27</sup> Greger NZV 2018, 1 (2).

<sup>28</sup> Greger NZV 2018, 1 (5); Borges CR 2016, 272 (274); v. Bodungen/Hoffmann NZV 2016, 449 (451).

<sup>29</sup> Allgemein zur Versicherung von (teil-)automatisierten Fahrzeugen Singler NZV 2017, 353.

<sup>30</sup> So ausdrücklich Franke DAR 2016, 61 (62) (Hervorhebung nicht im Original). Nehm JZ 2018, 398 (400, 401); Armbrüster ZRP 2017, 83 (84); Greger NZV 2018, 1; Schirmer NZV 2017, 253 (255); Balke SVR 2018, 5 (7); a. A. König JR 2017, 323 (330).

<sup>31</sup> Vgl. Solmecke/Jockisch MMR 2016, 359 (362); Hans GWR 2016, 393 (394).

<sup>32</sup> Franke DAR 2016, 61 (63); Greger NZV 2018, 1; v. Bodungen/Hoffmann NZV 2016, 449 (450).

<sup>33</sup> Gomille JZ 2016, 76 (81).

<sup>34</sup> So auch Brisch/Müller-ter Jung CR 2016, 411 (413).

Schrifttums vorgeschlagen, den Fahrzeughersteller quasi zum Halter zu machen,<sup>35</sup> wogegen andere die derzeit bestehende Halterhaftung schon deshalb als „stimmig“ ansehen, weil der Halter den Hauptnutzen aus dem automatisierten Fahrzeug ziehe.<sup>36</sup>

Die Ersatzpflicht des Fahrzeugführers richtet sich zwar gemäß § 18 Abs. 1 S. 1 StVG nach 17 der des Halters (§ 7 Abs. 1 StVG) und nicht umgekehrt; sie wird augenscheinlich bloß um das (vermutete) Verschulden des Fahrers ergänzt (§ 18 Abs. 1 S. 2 StVG). Doch ist selbst dann zu überlegen, welcher Sinn und Zweck hinter der Halterhaftung des § 7 Abs. 1 StVG steht, und ob dieser es auch dann noch rechtfertigen kann, den Halter verschuldensunabhängig für Gefahren eintreten zu lassen, für die nicht er, sondern zunehmend allein der Hersteller des Kfz bzw. des Fahrsystems verantwortlich ist.<sup>37</sup>

Darauf, dass der Halter des Kfz in erster Linie für das Fehlverhalten des Fahrzeugführers 18 ersatzpflichtig ist, scheint zwar zunächst die Regelung des § 7 Abs. 3 StVG hinzudeuten. Hiernach haftet der Halter nur, wenn der Fahrer das Kfz mit Wissen und Willen des Halters benutzt hat (§ 7 Abs. 3 S. 1 StVG). Dafür reicht es aber schon aus, dass der Halter dem „Benutzer“ den Wagen überlassen und dadurch jenem generell erlaubt hat, es im Straßenverkehr zu führen. Anderenfalls scheidet eine Haftung des Halters nach § 7 Abs. 1 StVG aus, es sei denn, der Halter hat durch sein Verschulden die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht („Schwarzfahrt“). In diesem Fall haftet der Halter neben dem „Schwarzfahrer“ (§ 7 Abs. 3 S. 1 Hs. 2 StVG).

Das Gefahrenpotenzial des Kfz als Fortbewegungsmittel verwirklicht sich jedoch auch 19 dann, wenn nicht der menschliche Fahrer den Wagen steuert, sondern das System.<sup>38</sup> Auch hier wird das Schadensgeschehen durch das Kfz (mit-)geprägt, sodass sich auch in diesem Fall die Betriebsgefahr des Fahrzeugs iSd § 7 Abs. 1 StVG verwirklicht.<sup>39</sup> Es genügt gemäß der Rechtsprechung des BGH, „dass sich eine von dem Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Kraftfahrzeug mitgeprägt worden ist“.<sup>40</sup>

Sinn und Zweck der Halterhaftung des § 7 Abs. 1 StVG ist es daher, die Gefahren zu kompensieren, die mit der Benutzung eines Kfz im Straßenverkehr verbunden sind, selbst wenn Halter und Fahrer kein Verschulden trifft. Der Halter ist derjenige, der das Kfz im eigenen Namen und für eigene Rechnung in Gebrauch hat und darüber die Verfügungsgewalt ausübt,<sup>41</sup> indem er bestimmt, wer mit dem Wagen fahren darf (vgl. § 7 Abs. 3 S. 1 StVG). Weil er gewissermaßen der „Herr“ über das Kfz ist, muss er als „Preis“ dafür verschuldensunabhängig für sämtliche Schäden eintreten, die dadurch entstanden sind, dass sich das Gefahrenpotenzial des Fahrzeugs als Fortbewegungs- und Transportmittel verwirklicht hat.<sup>42</sup> Sinn und Zweck der Halterhaftung iSd § 7 StVG umfassen deshalb auch den Betrieb eines Fahrzeugs mittels (teil-)automatisierter Fahrfunktionen.<sup>43</sup> 20

### 3. Zwischenergebnis

Auch beim Einsatz (teil-)automatisierter Fahrfunktionen hat der Halter dem Verletzten 21 gemäß § 7 Abs. 1 StVG den Schaden zu ersetzen, der „bei Betrieb“ des Kfz entstanden ist. Haf-

<sup>35</sup> S. etwa *Wagner* AcP 217 2017, 707 (764); *König* JR 2017, 323 (330) (Gefahrbeherrschung durch den Hersteller und nicht mehr durch den Halter); gegen eine Haftungsverschiebung vom Halter auf den Hersteller wiederum *Schaub* JZ 2017, 342.

<sup>36</sup> Vgl. *Lohmann* ZRP 2017, 168 (171); anders *Greger* NZV 2018, 1 (4–5) (Haftungsteilung); zum Verhältnis zwischen Halter- und Herstellerhaftung, siehe auch → Rn. 151–154.

<sup>37</sup> Auch *Jänich/Schrader/Reck* NZV 2015, 313 (315), sehen hier die „Gefahr einer ausufernden Gefährdungshaftung“, wenn Fahrsysteme „unabhängig vom Willen des Halters“ im Kfz zum Tragen kommen und diese losgelöst vom Fahrer das Fahrzeug steuern, sodass der Halter auch für zu Schäden führende Gefahren haftet, „die dem Kfz-Verkehr von außen“ (dh durch den Hersteller des Fahrsystems) „auferlegt werden“.

<sup>38</sup> *Frenz/Casimir-van den Broek* DAR 2009, 625 (627); *Spindler* CR 2015, 766 (773).

<sup>39</sup> *Borges* CR 2016, 272, (280).

<sup>40</sup> Vgl. BGH NZV 2017, 176 Rn. 11.

<sup>41</sup> *Burmann* in BHHJ, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 7 StVG Rn. 5; s. a. BGHZ 116, 200, 202; BGHZ 87, 133, 136.

<sup>42</sup> BGH NJW 1988, 3019; BGH NJW 2005, 2081, 2082. Nach *Armbrüster* ZRP 2017, 83 (84), ist die Halterhaftung der „Preis“ dafür, dass der Halter aus dem Betrieb des Fahrzeugs den Nutzen zieht. *König* NZV 2017, 123 (128).

<sup>43</sup> Vgl. BT-Drs. 11300, 14; *Armbrüster* ZRP 2017, 83 (85).

tungsgrund des § 7 StVG ist der Gedanke, dass der Halter den Nutzen aus dem Kfz zieht und deswegen für das Gefahrenpotenzial, das mit dem Einsatz eines Kfz als Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr zwangsläufig verbunden ist, (auch ohne ein Verschulden) einstehen soll. Dafür spielt es aber keine Rolle, ob ein Mensch oder eine „Maschine“ bzw. eine (teil-)automatisierte Fahrfunktion das Kfz gesteuert hat, als es zum Verkehrsunfall gekommen ist.

- 22 Demgemäß erfasst die Haftpflicht des Halters nach § 7 StVG selbst das autonome Fahren (Level 5), bei dem das Auto überhaupt nicht mehr über einen menschlichen Fahrer verfügt, der – anders als bei der Fahrzeugsteuerung durch (teil-)automatisierte Fahrfunktionen (vgl. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 3 StVG) – nicht einmal mehr in der Lage ist, die Fahraufgabe jederzeit wieder vom Fahrsystem, dh von der „Maschine“, zu übernehmen.

## II. Fahrerhaftung (§ 18 Abs. 1 StVG)

- 23 Steuert nicht mehr der menschliche Fahrer eigenhändig das Auto, sondern an seiner Stelle die (teil-)automatisierte Fahrfunktion, ist in Bezug auf die Haftung des Fahrers nach § 18 Abs. 1 StVG zunächst einmal zu überlegen, ob immer noch der Mensch oder bereits das Fahrsystem selbst, die „Maschine“, Fahrzeugführer iSd § 18 StVG ist. Sollte der Mensch zumindest auch noch Fahrzeugführer – wenn auch neben dem (teil-)automatisierten Fahrsystem – sein, gilt es im Anschluss daran zu bestimmen, welche Sorgfaltsanforderungen (§ 276 Abs. 2 BGB) an den menschlichen Fahrer zu stellen sind, wenn er die Fahrsteuerung (vgl. § 1a Abs. 2 S. 1 Nr. 1 StVG) vollständig oder auch nur zum Teil auf die (teil-)automatisierte Fahrfunktion übertragen hat. Da ein Verschulden des Fahrzeugführers nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG widerleglich vermutet wird, ist zu erwägen, was der (menschliche) Fahrzeugführer darlegen und beweisen muss, um sich von diesem Verschuldensvorwurf (§ 276 BGB) zu entlasten.

### 1. Fahrzeugführer

- 24 a) **Vorüberlegungen.** Die (teil-)automatisierten Fahrsysteme übernehmen zum Teil oder auch vollständig in der konkreten Fahrsituation die Steuerung des Wagens. Der menschliche Fahrer steuert demgemäß bei einem System ab Level 2 das Kfz nicht mehr eigenhändig, da jetzt das (teil-)automatisierte System sowohl Quer- als auch Längsführung übernommen hat. Nun stellt § 1a Abs. 4 StVG für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen (Level 3 und 4) fest, dass der Mensch auch dann immer noch der „Fahrzeugführer“ ist, wenn er das Fahrsystem aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, obgleich er das Kfz dann nicht mehr eigenhändig steuert.<sup>44</sup> Wenn aber der menschliche Fahrer bei einem System der Stufe 3 und 4 „Fahrzeugführer“ iSd § 18 StVG bleibt, ist er das erst recht beim assistierten und teilautomatisierten Fahren (Level 1 und 2).
- 25 Beim vollständig autonomen Fahren fehlt es dagegen an einem Fahrzeugführer. Dieser Level 5 zeichnet sich definitionsgemäß dadurch aus, dass ausschließlich das Fahrsystem die Steuerung des Kfz vom Start bis ans Ziel übernimmt und der Mensch infolgedessen auch nicht mehr in der Lage ist, die Fahraufgabe vom System wieder an sich zu nehmen.<sup>45</sup> Die menschlichen Fahrzeuginsassen haben beim autonomen Fahren daher nur noch die Rolle von bloßen Passagieren.<sup>46</sup> Einen Fahrzeugführer iSd § 18 StVG gibt es hier nicht mehr, sodass schon allein deswegen eine Fahrerhaftung beim autonomen Fahren (Level 5) in Bezug auf einen Menschen denknotwendig ausscheidet.

### b) Der Mensch als Fahrzeugführer bei Einsatz (teil-)automatisierter Fahrfunktionen

- 26 aa) **Die gesetzliche Regelung des § 1a Abs. 4 StVG.** Die herkömmliche Definition des Fahrzeugführers iSd § 18 StVG bezog sich darauf, dass es sich um diejenige Person handelt, die das

<sup>44</sup> König NZV 2017, 123 (125); Greger NZV 2018, 1 (2).

<sup>45</sup> Begründung zum RegE, BT-Drs. 18/11300, 21, wonach „bei hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen – im Gegensatz zum autonomen Fahren – auf einen Fahrzeugführer nicht ganz verzichtet werden kann“.

<sup>46</sup> Balke SVR 2018, 5 (6); Lange NZV 2017, 345 (349); Stender-Vorwachs/Stege BRJ 2017, 114 (115); v. Kaler/Wieser NVwZ 2018, 369, 370.