

Pressemitteilung

Nr. 48 vom 10. August 2018

Was bedeutet das autonome Fahren für Herstellerhaftung und Opferschutz?

Autonome Fahrzeuge könnten im Straßenverkehr der Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Doch auch eine computergelenkte Steuerung wird Unfälle verursachen. Werden dann die Autohersteller für die Schäden haftbar gemacht? Und ist der Opferschutz ausreichend gewährleistet? Fabian Pütz vom Institut für Versicherungswesen der TH Köln hat das Produkthaftungs- und das Straßenverkehrsgesetz unter diesen Gesichtspunkten untersucht.

Auch bei Unfällen im automatisierten Straßenverkehr muss das Kfz-Versicherungsunternehmen nach dem derzeit geltenden Haftungs- und Versicherungsrecht zunächst die Kosten des Geschädigten begleichen. Wenn allerdings die Ursache des Schadens in der Software des Fahrzeugs begründet ist, könnten diese Kosten über das Produkthaftungsgesetz an den Hersteller weitergegeben werden. „Zwar ist es politisch und gesellschaftlich gewollt, dass der wahre Verursacher eines Unfalls – in diesem Fall der Hersteller – für den Schaden aufkommt. In der aktuellen Rechtslage gibt es allerdings hohe Hürden, die für eine als ‚gerecht‘ empfundene Verteilung der Kosten hinderlich sind“, sagt Pütz.

Angemessene Verteilung der Haftungskosten unwahrscheinlich

Kfz-Versicherer wären wohl nur dann grundsätzlich interessiert, die Kosten an die Hersteller weiterzugeben, wenn ein Großschadensereignis mit hohen Kosten vorliegt. Doch diverse Ausschlüsse im Produkthaftungsgesetz könnten dies verhindern. So muss laut Gesetz der Defekt bereits zu dem Zeitpunkt vorgelegen haben, an dem der Hersteller das Produkt auf den Markt gebracht hat. Software-Updates verändern das automatisierte Fahrzeug allerdings ständig, so dass die Benennung eines fixen Zeitpunkts des so genannten Inverkehrbringens nicht mehr zielführend ist. Das aktuelle Produkthaftungsgesetz ist nicht ausgerichtet auf Produkte, die permanent verändert werden können.

Zudem kann ein Schadensersatz nach dem Produkthaftungsgesetz nur für Schäden an anderen Sachen eingefordert werden – und diese müssen für den privaten Gebrauch bestimmt sein. „Entsteht durch einen Softwarefehler ein Schaden am eigenen Fahrzeug, an der öffentlich oder gewerblich genutzten Straßeninfrastruktur, an Firmenfahrzeugen oder an Autos des Car-Sharings, können die Hersteller nach dem Produkthaftungsgesetz in seiner derzeitigen Form also nicht haftbar gemacht werden“, erläutert Pütz.

Um eine angemessene Verteilung der Haftungskosten zu erreichen, schlägt Pütz Änderungen am Produkthaftungsrecht vor: Derzeit müssen Hersteller für Personenschäden, die aus demselben Fehler eines Produkt resultieren, nur bis maximal 85 Millionen Euro Schaden haften. Da Serienfehler im Straßenverkehr zukünftig zu einer Vielzahl von Unfällen führen könnten, sei diese Haftungsbeschränkung nicht mehr sachgerecht, meint Pütz.

Das Produkthaftungsgesetz sieht eine Haftung durch den Hersteller zudem nur vor, wenn der Defekt nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens hätte erkannt und verhindert werden können. Um dies beurteilen zu können, müssten einheitliche Standards zum Programmieren, Testen/Validieren sowie zur Zulassung von automatisierten Fahrzeugen etabliert werden. Pütz schlägt außerdem vor, Softwareupdates mit substantiellen Änderungen als jeweils neuer Zeitpunkt des Inverkehrbringens zu definieren und Schäden an nicht-privaten Sachen in das Produkthaftungsrecht zu integrieren.

Opferschutz bei Großschadensereignissen noch gewährleistet?

Referat Kommunikation und Marketing
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Christian Sander
0221-8275-3582
pressestelle@th-koeln.de

Technische Hochschule Köln

Postanschrift:
Gustav-Heinemann-Ufer 54
50968 Köln

Sitz des Präsidiums:
Claudiusstraße 1
50678 Köln

Pressemitteilung Nr. 48 vom 10. August 2018
Automatisiertes Fahren und Versicherungen

Verursacht ein Fahrzeug einen Unfall, haftet grundsätzlich der Halter des Fahrzeugs, dies aber nur bis zu einem bestimmten Limit. Hat der Fahrer den Unfall verursacht, haftet er darüber hinaus unbeschränkt. Im Allgemeinen tritt die Kfz-Haftpflichtversicherung mit hohen Summen sowohl für die Kosten des Fahrers als auch für die des Halters ein. Für Unfälle mit kleinen oder mittleren Schäden, die den Großteil der Fälle ausmachen, sieht Pütz den Opferschutz auch im Zeitalter des autonomen Fahrens als gewährleistet an. Anders sehe dies aus, wenn hohe Folgekosten entstünden – etwa weil viele Menschen dauerhafte Behinderungen davon trügen.

„Wenn in einem automatisierten Fahrzeug der Computer steuert, der Fahrer seiner Kontrollpflicht nachkommt und es trotzdem zu einem Unfall käme, fiel die unlimitierte Haftung des Fahrers weg und die Unfallopfer würden durch den Kfz-Versicherer rechtlich nur bis zur Höhe der limitierten Haftung des Halters entschädigt“, beschreibt Pütz die Problematik. Zwar seien 2017 im Straßenverkehrsgesetz die Höchstbeträge für Personenschäden auf zehn Millionen und für Sachschäden auf zwei Millionen Euro verdoppelt worden, wenn hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen beteiligt sind. „Um die potentiellen Opfer komplett abzusichern, müssten diese Höchstgrenzen aber noch einmal deutlich angehoben werden“, sagt Pütz. Zwar könnten Geschädigte auch direkt die Hersteller verklagen, aber aufwändige, langwierige und teure Prozesse gegen Konzerne seien für Privatpersonen kaum zu führen.

Überlegungen auch für andere intelligente Technologien

„Meine Vorschläge zu den Änderungen im Produkthaftungsgesetz sind tiefgreifend und müssen rechtspolitisch abgewogen werden. Allerdings betreffen sie nicht nur den Spezialfall Automatisierte Fahrzeuge, sondern alle Produkte, die regelmäßige Software-Updates erhalten, wie Smart Home-Lösungen und alle unter dem Schlagwort ‚Internet of Things‘ gefassten Produkte. In seiner aktuellen Form ist das Produkthaftungsgesetz auf analoge Produkte ausgerichtet“, so Pütz. Entsprechende Anpassungen könnten im Gesetz als Unterkapitel für abgegrenzte Bereiche verfasst werden.

Fabian Pütz ist Mitglied der Forschungsstelle FaRis sowie wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Kölner Forschungsstelle Rückversicherung im Institut für Versicherungswesen der TH Köln. Zurzeit arbeitet er an einer kooperativen Promotion in Zusammenarbeit mit der University of Limerick in Irland. In diesem Rahmen ist auch sein Fachartikel zum Automatisierten Fahren entstanden, der unter dem Titel „Reasonable, Adequate and Efficient Allocation of Liability Costs for Automated Vehicles: A Case Study of the German Liability and Insurance Framework“ im „European Journal of Risk Regulation“ erschienen ist.

Der Artikel ist open access unter folgendem Link abrufbar: <https://doi.org/10.1017/err.2018.35>

Die **TH Köln** bietet Studierenden sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus dem In- und Ausland ein inspirierendes Lern-, Arbeits- und Forschungsumfeld in den Sozial-, Kultur-, Gesellschafts-, Ingenieur- und Naturwissenschaften. Zurzeit sind rund 26.000 Studierende in über 90 Bachelor- und Masterstudiengängen eingeschrieben. Die TH Köln gestaltet Soziale Innovation – mit diesem Anspruch begegnen wir den Herausforderungen der Gesellschaft. Unser interdisziplinäres Denken und Handeln, unsere regionalen, nationalen und internationalen Aktivitäten machen uns in vielen Bereichen zur geschätzten Kooperationspartnerin und Wegbereiterin. Die TH Köln wurde 1971 als Fachhochschule Köln gegründet und zählt zu den innovativsten Hochschulen für Angewandte Wissenschaften.