IKEM

ABSOLUT II TEILSTUDIE III

Das Haftungsrisiko vollautomatisierter Fahrzeuge

Sarah Marenbach

Timon Plass

Emily Hartmann

August 2026

Das Haftungsrisiko vollautomatisierter Fahrzeuge

Im Rahmen des Projekts Absolut II übernimmt das IKEM die rechtswissenschaftliche Begleitung der Integration eines vollautomatisierten Shuttles in den Öffentlichen Personennahverkehr. Die Studie untersucht, ob die Automatisierung und der Einsatz einer Technischen Aufsicht zu einer Verschiebung der Haftung führen. Dabei stehen insbesondere die Rollen des Betreibers als Fahrzeughalter sowie des Herstellers im Fokus.

Zitiervorschlag

Marenbach, Sarah; Plass, Timon; Hartmann, Emily: *Das Haftungsrisiko vollautomatisierter Fahrzeuge.* Dritte Teilstudie, erstellt im Rahmen des Projektes ABSOLUT II. 2026.

Autorinnen

Sarah Marenbach
sarah.marenbach@ikem.de

Ass. Jur. Timon Plass
timon.plass@ikem.de

Emily Hartmann
emily.hartmann@ikem.de

Förderhinweis

Diese Studie entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geförderten Projekts „ABSOLUT II".

Gefördert durch:

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Layout

Julie Hertel

Disclaimer

Für den Inhalt der Studie zeichnen sich die Studienautoren verantwortlich. Der Inhalt stellt nicht zwingend die Auffassung des Auftrag- oder Fördergebers dar.

Geschlechtsneutrale Sprache

In dieser Studie wird, soweit möglich, eine geschlechtsneutrale Sprache verwendet. In Fällen, in denen dies nicht möglich ist, wird der sogenannte „Gender-Doppelpunkt" verwendet (z.B. Expert:innen). Sofern es sich allerdings um die Wiedergabe von Werken und Gesetzestexten handelt, welche nur das generische Maskulinum verwenden, wird der Text in dieser Form wiedergegeben. Diese Quellen beziehen sich, sofern nicht anders kenntlich gemacht, auf alle Geschlechter.

IKEM
Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität e.V.

Alte Jakobstraße 85-86
10179 Berlin
Deutschland

+49 (0) 30 408 18 70-10
info@ikem.de
www.ikem.de

Inhaltsverzeichnis

I. Zusammenfassung der Ergebnisse 1

II. Einleitung 1

III. Haftung nach geltender Rechtslage 2

1. **Halterhaftung** 2

Anwendungsbereich des § 7 Abs. 1 StVG 3
Voraussetzungen 3
Umfang der Ersatzpflicht 4
Vertragliche Haftung 5
Deliktische Haftung 6

2. **Fahrerhaftung** 11

3. **Haftung der Technischen Aufsicht** 11

4. **Herstellerhaftung** 12

Aufgaben des Herstellers nach dem StVG 13
Anwendungsbereich des ProdHaftG 13
Voraussetzungen 13
Entlastungstatbestände 14
Beweislast 15
Umfang der Ersatzpflicht 15
Versicherungsrechtlicher Rahmen der Produkthaftung 15
Anwendungsbereich 15
Voraussetzungen 15
Beweislast 17

5. **Haftung des Systembetreibers einer vernetzten Infrastruktur** 17

6. **Verhältnis von Hersteller- und Halterhaftung** 18

IV. EU-Rechtsrahmen und neue Entwicklungen 19

1. **Reform der Produkthaftungsrichtlinie** 19
Erweiterung der Haftungsadressaten 21

2. **Auswirkungen der KI-Verordnung** 22

V. Fazit 23

VI. Literaturverzeichnis 24

I. Zusammenfassung der Ergebnisse

Die mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)[1] eingeführten neuen Rollen und Pflichten im Bereich des vollautomatisierten[2] Fahrens schaffen potenziell neue Haftungsszenarien. Als Halter des Fahrzeugs bleiben ÖPNV-Betreiber weiterhin primär haftungspflichtig. Die Ansprüche geschädigter Personen werden durch die Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung für den Halter und die Technische Aufsicht sowie durch den Anspruch auf Zugang zu Fahrzeugdaten abgesichert. Den Maßstab für die Haftung der Hersteller bildet der aktuelle Stand von Wissenschaft und Technik. Auf EU-Ebene wurde die Verantwortlichkeit der Hersteller durch eine Reform der Produkthaftungsrichtlinie[3] ausgebaut, um Anreize für eine weitere Erhöhung der Sicherheitsstandards beim vollautomatisierten Fahren zu schaffen und eine klare Haftungsverteilung zwischen Haltern und Herstellern zu gewährleisten.

II. Einleitung

Die Verteilung der Verantwortlichkeit hängt jedoch stets vom Einzelfall ab und erfordert eine genaue Untersuchung der relevanten Vorfälle. Diese wird durch die gesetzlich vorgeschriebenen Dokumentationspflichten im Bereich des vollautomatisierten Fahrens unterstützt. Entscheidend dürfte sein, klare Regelungen für die Zusammenarbeit und eine präzise Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen allen beteiligten Akteuren zu schaffen. Unfälle, Cyberangriffe und andere Risiken; die Haftungsszenarien für Betreiber vollautomatisierter Fahrzeugflotten sind vielfältig. Aufgrund der Veränderung der am Betrieb des Fahrzeugs beteiligten Personen stellt sich die Frage, wie sich das auf das bisherige Haftungsregime bei Unfällen im Straßenverkehr auswirkt. Bislang lag die Haftung gemäß §§ 7, 18 StVG schwerpunktmäßig bei den Haltern und den fahrzeugführenden Personen sowie deren Haftpflichtversicherungen. Bei vollautomatisierten Fahrzeugen gibt es jedoch keine fahrzeugführende Person mehr.[4] Hinzu tritt mit der Einführung vollautomatisierter Fahrzeuge stattdessen die Technische Aufsicht (TA) als mögliche neue Haftungsadressatin.

Mit der fortschreitenden Automatisierung spielt auch der Hersteller eine zunehmend wichtigere Rolle. Im herkömmlichen Straßenverkehr ließen sich Unfälle meist auf Fahrfehler oder Wartungsversäumnisse zurückführen.[5] Da die Einhaltung der Verkehrsvorschriften bei vollautomatisierten Fahrzeugen nunmehr durch Algorithmen erfolgt, nimmt der Hersteller maßgeblichen Einfluss auf die Funktionsweise und Sicherheit der Fahrzeuge.[6]

Im Folgenden werden die Haftungsrisiken der verschiedenen Beteiligten analysiert.

1 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 9. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 7) geändert worden ist.

2 Mit vollautomatisierten Fahrzeugen sind Fahrzeuge entsprechend SAE-Level 4 gemeint. SAE-Level beschreiben die Stufen, die das assistierte, automatisierte und autonome Fahren entsprechend des SAE-Standards J3016 klassifizieren, Kraftfahrt-Bundesamt, Automatisierungsstufen, abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Produktpruefungen/Pruefinhalte/AutomatisiertesAutonomesFahren/Automatisierungsstufen/Automatisierungsstufen_node.html. Bei Fahrzeugen mit SAE-Level 4 übernimmt das System die gesamte dynamische Fahraufgabe in einem festgelegten Betriebsbereich ohne, dass die fahrzeugführende Person das System dauerhaft überwachen muss. Auch fahrerlose Anwendungsfälle sind möglich, bei denen das Fahrzeug aus einer Leitstelle überwacht wird. Der deutsche Gesetzgeber spricht in Bezug auf Fahrzeuge entspre-chend SAE-Level 4 bereits von *„autonomen Fahrfunktionen“* (§§ 1d ff. StVG i. V. m. der AFGBV).
In diesem Beitrag wird in Bezug auf Fahrzeuge entsprechend SAE-Level 4 jedoch in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht von *„vollautomatisierten Fahrzeugen“* gesprochen (Art. 3 Abs. 2 Nr. 22 VO (EU) 2019/2144). Der Begriff der *„autonomen Fahrfunktionen/-zeugen“* bleibt dagegen Fahrzeugen mit SAE-Level 5 vorbehalten, also Fahrzeugen bei der das System die dynamische Fahraufgabe dauerhaft und unter allen Bedingungen übernimmt, unter denen ein normal befähigter Fahrer das Fahrzeug sicher führen kann. Der Einsatz autonomer Fahrzeuge in diesem Sinne ist in Deutschland bisher nicht geregelt.

3 Richtlinie (EU) 2024/2853 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über die Haftung für fehlerhafte Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 85/374/EWG des Rates.

4 BT-Drs. 19/27439, S. 20.

5 *Wagner*, NJW 2023, 1313, 1314.

6 *Wagner*, NJW 2023, 1313, 1314.

III. Haftung nach geltender Rechtslage

Bei Fahrzeugen mit vollautomatisierter Fahrfunktion kommen für die Haftung primär der **Fahrzeughalter** als Betreiber des Fahrzeugs und der **Hersteller** in Betracht. Auch die **Kfz-Haftpflichtversicherung** des Halters spielt eine wesentliche Rolle. Ferner ist die haftungsrechtliche Stellung der **fahrzeugführenden Person** und der **TA** zu berücksichtigen.

Dagegen haben die **Passagiere als Nutzende** kaum Einfluss auf das System. Sie können lediglich das Fahrzeug starten, oder im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) das Fahrzeug rufen. Je weniger Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten über das System vorhanden sind, desto geringere Pflichten obliegen nach dem Prinzip der Gefahrbeherrschung den Nutzenden, welche nach dem Vertrauensprinzip zudem eine selbstständige Gefahrerkennung und -verhinderung erwarten dürfen.[7]

Durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes (Gesetz zum autonomen Fahren)[8] sind mit Wirkung zum 28. Juli 2021 zusätzlich die §§ 1d bis 1l StVG neu in das StVG eingefügt worden. Damit wurden erstmals Regelungen auch für vollautomatisierte Fahrfunktionen (entsprechend SAE-Level 4) unter der Einschränkung erlassen, dass sie in einem „festgelegten Betriebsbereich" im öffentlichen Straßenverkehr agieren. Mit diesen Regelungen wollte der deutsche Gesetzgeber einen zumindest zwischenzeitlichen Rechtsrahmen für das vollautomatisierte Fahren schaffen, bis es zu einer „unionsrechtlichen Harmonisierung" kommen werde.[9]

1. Halterhaftung

Bei Verkehrsunfällen haftet primär der Halter, was sich sowohl aus der straßenverkehrsrechtlich normierten Gefährdungshaftung als auch der verschuldensabhängigen, deliktischen Haftung nach dem Zivilrecht ergibt.[10]

Der Halter ist derjenige, der das Kfz im eigenen Namen und für eigene Rechnung in Gebrauch hat und darüber hinaus die Verfügungsgewalt ausübt, indem er den Anlass und den Zeitpunkt der Fahrten bestimmt.[11] Auch ein Kfz mit vollautomatisierten Fahrfunktionen hat einen Halter, wie § 1f Abs. 1 StVG klarstellt. In der Regel wird der Betreiber der Leitstelle auch der Halter der Fahrzeuge mit vollautomatisierter Fahrfunktion sein. Den Halter treffen nach den StVG umfangreiche Haftpflichten, unabhängig davon, ob ihn ein Verschulden trifft. Diese Art der Haftung nennt sich Gefährdungshaftung.[12]

Die Gefährdungshaftung lässt sich auf die Gedanken der Gefahrveranlassung und Gefahrbeherrschung zurückführen. Demjenigen, der eine Gefahrenquelle erzeugt oder beherrscht, wird im Gegenzug für die erlaubte Gefahrenschaffung auch die Haftung auferlegt.[13] Er haftet dann unabhängig davon, ob ihm ein Verschulden für den Schadenseintritt nachgewiesen werden kann oder sein Handeln rechtswidrig war, aufgrund der aus seinem Handeln resultierenden abstrakten Gefahr. Im Falle des Betriebs eines Kraftfahrzeugs spricht man dabei von der sog. Betriebsgefahr.[14]

Das BGB geht hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung grundsätzlich vom Verschuldensprinzip aus (sog. Verschuldenshaftung).[15] Diese gilt auch für die Haftung des Halters nach dem BGB.[16]

Im Folgenden werden zunächst die Aufgaben des Halters nach dem StVG und der Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung (AFGBV)[17] beschrieben, um nachfolgend daraus mögliche Haftungsszenarien abzuleiten.

7 *Leupold/Wiesner*, in: Leupold/Wiebe/Glossner, IT-Recht, Teil 9.6.4, Rn. 16 f.

8 Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes (Gesetz zum autonomen Fahren) vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. BGBL Jahr 2021 I Seite 3108).

9 BT-Drs. 19/27439, S. 1.

10 *Heinisch*, BRZ, 1/2024, 36, 38.

11 BGH, Urteil vom 22.3.1983 – VI ZR 108/81, NJW 1983, 1492, 1493.; *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, StVG § 7 Rn. 3.

12 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 1.

13 *König*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 1a.

14 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 9.

15 *Spickhoff*, JuS 2016, 865.

16 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 126.

17 Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 986), die durch Artikel 10 der Verordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199) geändert worden ist,

Aufgaben des Halters nach dem StVG und der AFGBV

Ein Fahrzeug mit vollautomatisierter Fahrfunktion muss nach § 1d Abs. 1 Nr. 1 StVG in einem festgelegten Betriebsbereich die Fahraufgabe ohne eine fahrzeugführende Person erfüllen können. Dabei ist der Halter gemäß § 1f Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVG verpflichtet, Vorkehrungen für die Einhaltung der nicht an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu treffen, insbesondere solcher, die nicht die aktive Steuerung betreffen. Zu den allgemeinen Pflichten des Halters gehört nach § 1f Abs. 1 Satz 1 StVG auch die Erhaltung der Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Zudem muss er gemäß § 1f Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG sicherstellen, dass die für die vollautomatisierte Fahrfunktion erforderlichen Systeme regelmäßig gewartet werden und er hat nach § 1f Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG dafür Sorge zu tragen, dass die Aufgaben der TA erfüllt werden.

Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 AFGBV ist der Halter außerdem verpflichtet, eine tägliche Abfahrtkontrolle durchzuführen oder durchführen zu lassen sowie regelmäßige Gesamtprüfungen vorzunehmen. Zusätzlich trägt er gemäß § 13 Abs. 2 AFGBV die Verantwortung dafür, dass die Personen, die im Rahmen des Fahrzeugbetriebs Aufgaben übernehmen, entsprechend qualifiziert sind und die technischen sowie organisatorischen Anforderungen erfüllen können.

Abschließend ist der Halter nach § 13 Abs. 3 bis Abs. 5 AFGBV verpflichtet sicherzustellen, dass alle Maßnahmen und Vorgänge im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden.

Gefährdungshaftung nach dem StVG

Die Haftung des Fahrzeughalters ist in § 7 Abs. 1 StVG geregelt. Hiernach haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs verschuldensunabhängig für Personen- und Sachschäden, die durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden sind.[18]

Anwendungsbereich des § 7 Abs. 1 StVG

Die Haltereigenschaft und damit einhergehend die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG bleibt nach ganz herrschender Ansicht auch dann bestehen, wenn eine vollautomatisierte Fahrfunktion eingeschaltet wird und damit die Verfügungsgewalt des Halters zumindest zeitweise eingeschränkt ist.[19]

Gegen eine Begrenzung des Schutzbereichs der Norm spricht bereits die herrschende verkehrstechnische Auffassung[20] der Betriebsgefahr. Danach wird jegliche gerade von dem Kfz auf das Schadensgeschehen im Verkehr Einfluss habende Einwirkung erfasst, wenn sich dadurch das besondere Gefahrenpotential des Kfz auf den Schadensablauf auswirkt.[21] § 7 StVG knüpft an die von dem Kfz ausgehende Betriebsgefahr, also die einem Kfz typisch innewohnende Gefährlichkeit und nicht an die Fehlbarkeit der fahrzeugführenden Person an.[22] Sie wird in den Fällen, in welchen ein Unfall auf die fehlerhafte Beschaffenheit des Kfz (Technikversagen) zurückzuführen ist, in gleicher Weise relevant, wie wenn ein Unfall aufgrund eines Fehlverhaltens der fahrzeugführenden Person verursacht wurde. Das Gefährdungspotential des menschlichen Fahrers wird beim vollautomatisierten Fahren schlicht durch das der vollautomatisierten Fahrfunktion ersetzt.[23] Für die Haftung des Halters eines vollautomatisierten Kfz nach § 7 Abs. 1 StVG spricht ferner, dass er den primären Vorteil aus der von ihm eröffneten Gefahrenquelle zieht. Dies bestätigt auch das Gesetz zum autonomen Fahren, welches in den §§ 1d ff. StVG ausdrücklich Verhaltenspflichten des Halters statuiert. Dies zeigt, dass der Gesetzgeber die Halterhaftung beibehalten wollte.[24]

Voraussetzungen

Kommt es beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu einer Tötung oder einer Körper- bzw. Gesundheitsverletzung eines Menschen oder einer Sachbeschädigung, ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der eingetretene Schaden muss in einem Personen- oder Sachschaden bestehen, ein reiner Vermögensschaden reicht nicht aus.[25] Anspruchsberechtigt sind in erster Linie unmittelbar Verletzte, in bestimmten Fällen jedoch auch mittelbar Verletzte.[26] Der Personen- oder Sachschaden muss „bei dem Betrieb“ des Kfz entstanden sein. Dies ist der Fall, wenn sich eine mit dem

18 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 1.

19 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 24; *Polly/Zeiler*, ZfPC 2022, 56, 60; *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 119.

20 *König*, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 5.

21 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Kap. 2.1.1 Rn. 14; *Heinisch*, BRZ 1/2024 36, 38.

22 *König*, in: Hentschel/König/Dauer/, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 4.

23 *Teubner*, AcP 218/2018, 155, 194.

24 *Heinisch*, BRZ 1/2024 36, 38.

25 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 11.

26 *Walter*, in: BeckOGK, StVG § 7 Rn. 1.

Kfz als Verkehrsmittel verbundene Gefahr realisiert hat.[27] Der Begriff ist nach Rechtsprechung des BGH weit zu verstehen.[28] Nach ganz herrschender Ansicht ist ein Kfz in Betrieb, wenn es im öffentlichen Verkehrsbereich bewegt wird oder in verkehrsbeeinflussender Weise ruht.[29] Ausreichend ist, dass bei wertender Gesamtbetrachtung das Geschehen durch das Kfz zumindest mitgeprägt worden ist.[30]

Die Rechtsgutsverletzung muss im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs stehen, sodass ein Zurechnungszusammenhang erforderlich ist.[31] Dieser Zusammenhang ist wertend zu betrachten und erfordert einen zeitlichen und räumlichen Bezug zum Betrieb oder zu einer Betriebseinrichtung des Fahrzeugs.[32]

Ein Verschulden des Halters wird hingegen nicht vorausgesetzt.[33] Die Haftung resultiert allein aus der Betriebsgefahr des Fahrzeugs. Als Teil der Betriebsgefahr ist auch ein Versagen der mit der TA betrauten Person anzusehen, unabhängig davon, ob diese ein Verschulden trifft.[34]

Die Beweislast für die anspruchsbegründenden Tatsachen liegt bei der verletzten Person.[35] Sie muss die Verletzung des geschützten Rechtsguts beim Betrieb des Fahrzeugs sowie den Schadensumfang und die Haltereigenschaft nachweisen.[36] Hingegen muss sie nicht belegen, dass der Halter seine Pflichten nach §§ 1 f StVG und § 13 AFGBV verletzt hat.[37]

Umfang der Ersatzpflicht

Rechtsfolge der Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG ist ein Anspruch auf Schadensersatz, der sich im Einzelnen nach den §§ 249 ff. BGB richtet. Nach § 249 Abs. 1 BGB hat der Schädiger den Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Es muss somit die Differenz ersetzen. Unter den Voraussetzungen des § 249 Abs. 2 BGB kann die verletzte Person auch eine Geldzahlung anstelle der Wiederherstellung verlangen.

Ein Mitverschulden der verletzten Person kann gemäß § 9 StVG und § 254 BGB haftungsmindernd berücksichtigt werden, sofern sie an dem Unfall nicht als Halter oder Fahrzeugführer beteiligt war.

Im Falle der Schadensverursachung durch mehrere Fahrzeuge ist die Haftung nach § 17 StVG quotal aufzuteilen.[38] Liegt für eine beteiligte Person ein unabwendbares Ereignis vor, entfällt die Ersatzpflicht für diese Person nach § 17 Abs. 3 StVG. Ein unabwendbares Ereignis liegt vor, wenn der Unfall auch bei der äußerst möglichen Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können, wobei es darauf ankommt wie ein Idealfahrer reagiert hätte und ob dieser überhaupt in so eine Situation gekommen wäre.[39] Hat die verletzte Person ebenfalls als Halter (oder Fahrzeugführer) dem Grunde nach für die Schäden aus der Rechtsgutsverletzung einzustehen, muss sie sich die Betriebsgefahr des eigenen Fahrzeugs gemäß § 17 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 StVG haftungsmindernd anrechnen lassen. Insofern werden die Verursachungsbeiträge beider Seiten miteinander abgewogen und daraus eine Haftungsquote gebildet.[40] Hier könnten auch die Pflichten des Halters aus § 1f StVG und § 13 AF-GBV relevant werden: Gelingt dem Halter der Nachweis, dass er diese Pflichten erfüllt hat, dürfte er seine Haftung im Innenverhältnis gegenüber dem Hersteller mindern können oder sich möglicherweise sogar davon freistellen lassen können.[41]

Die Haftung der ersatzpflichtigen Person ist nach § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StVG im Falle einer Tötung oder Verletzung eines oder mehreren Menschen beim Betrieb einer vollautomatisierten Fahrfunktion auf zehn Millionen Euro begrenzt. Der Betrag erhöht sich jedoch im Fall einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung in Abhängigkeit von der Anzahl der beförderten Personen. Diese Begrenzung stellt einen Ausgleich für die dem Grunde nach weit gefasste, da verschuldensunabhängige Haftung des Halters dar.[42] Für Sachschäden ist die

27 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 5.

28 BGH, Urteil vom 21.1.2014 – VI ZR 253/13, NZV 2014, 207.

29 *Kuhnert*, in: Haus/Krumm/Quarch/, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 24.

30 BGH, Urteil vom 21.1.2014 – VI ZR 253/13, NJW 2014, 1182.

31 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 9.

32 *Walter*, in: BeckOGK, StVG § 7 Rn. 96.

33 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 1.

34 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 26.

35 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 23.

36 *Walter*, in: BeckOGK, StVG § 7, Rn. 129; vgl. zum Beweismaß § 286 ZPO.

37 *Polly/Zeiler*, ZfPC 2022, 56, 60.

38 *Zeycan*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 17 Rn. 2 f.

39 *Zeycan*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 17 Rn. 41

40 *Zeycan*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 17 Rn. 17.

41 *Polly/Zeiler*, ZfPC 2022, 56, 60.

42 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 119.

Haftungssumme gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVG auf zwei Millionen Euro begrenzt.

Die Schadensersatzansprüche unterliegen nach § 14 StVG, §§ 195, 199 Abs. 1 BGB der regelmäßigen Verjährung. Die Verjährung ist als Einrede geltend zu machen, um in einem Prozess beachtet zu werden.[43]

Verschuldenshaftung nach dem BGB

Der Halter kann sich darüber hinaus zivilrechtlich haftpflichtig machen, vgl. § 16 StVG. In Betracht kommt zum einen eine vertragliche Haftung nach § 280 Abs. 1 BGB, zum anderen eine deliktische Haftung nach den §§ 823 ff. BGB.

Vertragliche Haftung

Erfolgt die Beförderung von Personen durch ein Unternehmen, entsteht mit den beförderten Personen ein Beförderungsvertrag. In diesem Fall haftet der Halter den Insassen im Falle einer schuldhaften Pflichtverletzung auf den Ersatz des entstandenen Schadens gemäß § 280 Abs. 1 BGB.[44] Eine vertragliche Haftung kann neben einer Leistungspflichtverletzung auch aus einer Verletzung von Rücksichtnahmepflichten durch den Halter aus § 241 Abs. 2 BGB resultieren. Danach ist jeder Vertragsteil nach dem Inhalt des Schuldverhältnisses zur Rücksichtnahme auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des anderen Teils verpflichtet. Insofern muss sich der Halter so verhalten, dass die beförderten Personen vor (Begleit-)Schäden durch die Beförderung geschützt werden.[45] Im Rahmen der vertraglichen Haftung können auch die genannten Pflichten des Halters aus § 1f Abs. 1 und 2 StVG und § 13 Abs. 1 AFGBV relevant werden. Hat der Halter die Pflichten der TA übertragen, muss er sich auch ein Fehlverhalten der betrauten Person gemäß § 278 Satz 1 BGB zurechnen zu lassen.[46]
Außerdem muss dem Halter ein Verschulden zur Last fallen. Das Verschulden richtet sich nach § 276 BGB und umfasst Vorsatz und Fahrlässigkeit. Fahrlässig handelt nach § 276 Abs. 1 BGB, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt. Der Sorgfaltsmaßstab im Rahmen der Fahrlässigkeit ist objektiv zu bestimmen. Es kommt darauf an, was von einer durchschnittlichen Person des jeweiligen Verkehrskreises in der jeweiligen Situation erwartet werden konnte.[47] Im Rahmen einer Interessenabwägung kann beispielsweise die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts, der Umfang des potenziellen Schadens und die Schutzwürdigkeit einer möglichen geschädigten Person einbezogen werden.[48]

Schließlich muss der verletzten Person ein kausaler und nach §§ 249 ff. BGB ersatzfähiger Schaden entstanden sein. Auch hier kann ein Mitverschulden der verletzten Person nach § 254 BGB den Anspruch mindern.

43 *Henrich*, in: BeckOK BGB, § 214 Rn. 2..

44 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 28.

45 *Mansel*, in: Jauernig, BGB § 241 Rn. 10.

46 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 28.

47 *Lorenz*, in: BeckOK BGB, § 276 R. 21.

48 *Lorenz*, in: BeckOK BGB, § 276 R. 25.

Deliktische Haftung

Fahrzeuginsassen und anderen Verkehrsteilnehmenden können zudem deliktische Ansprüche gegen den Halter zustehen. Die zivilrechtliche Deliktshaftung nach § 823 Abs. 1 BGB setzt Folgendes voraus:

1. Es muss eines der in § 823 Abs. 1 BGB genannten Rechtsgüter betroffen sein (Leben, Körper, Gesundheit, Freiheit, Eigentum oder ein sonstiges Recht),
2. die Rechtsgutsverletzung muss durch eine kausale Verletzungshandlung verursacht worden sein,
3. das Handeln muss rechtswidrig gewesen sein,
4. es muss ein eigenes Verschulden vorliegen und
5. es muss ein Schaden entstanden sein, der in den Schutzbereich der Norm fällt und kausal auf die Rechtsgutsverletzung zurückzuführen ist.

Beim Betrieb eines Fahrzeugs mit vollautomatisierter Fahrfunktion kommt für den Halter insbesondere eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten (deliktische Sorgfaltspflichten) in Betracht.[49] Nach ständiger Rechtsprechung ist derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, grundsätzlich verpflichtet "*die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren*".[50] Der Umfang der Sicherheitsmaßnahmen richtet sich danach, was dem Verpflichteten wirtschaftlich zuzumuten ist.[51] Dies hängt auch davon ab, in welchem Umfang er selbst von dem gefährlichen Gegenstand profitiert und inwieweit er die Kosten von Sicherungsmaßnahmen auf Dritte umlegen kann.[52]

Der Betrieb vollautomatisierter Fahrzeuge für sich genommen stellt keine Pflichtverletzung dar.[53] Der Betreiber ist aber verpflichtet, angemessene Sorgfaltsmaßnahmen zu treffen. Diese Pflichten konkretisieren sich beim vollautomatisierten Fahren insbesondere in den Verpflichtungen des Halters aus § 1f Abs. 1 StVG.[54] Verstößt der Halter gegen eine Verkehrssicherungspflicht, muss er sich auch Fehler des Fahrsystems zurechnen lassen.[55]

Verkehrssicherungspflichten können auf Dritte übertragen werden, sodass die übernehmende Person eine eigene deliktische Verantwortlichkeit trifft.[56] In Betracht kommt insbesondere die Übertragung der Sicherstellung der Aufgaben der TA nach § 1f Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG auf eine andere Person. Allerdings verbleibt der übertragenden Person (dem Halter) eine Auswahl- und Überwachungspflicht, um sicherzustellen, dass die delegierten Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt werden.[57] Bei der Auswahl muss der Halter darauf achten, dass die betraute Person die erforderliche Sachkunde aufweist und zuverlässig sowie vertrauenswürdig ist.[58] Bezüglich der Überwachungspflicht richtet sich die Intensität nach Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts und der potenziellen Schadenshöhe.[59]

Das pflichtwidrige Handeln muss darüber hinaus rechtswidrig sein. Diese Rechtswidrigkeit wird bei Verletzung eines der in § 823 Abs. 1 BGB genannten Rechtsgüter indiziert,[60] d.h. die schädigende Person muss eventuell vorliegende Rechtfertigungsgründe darlegen und beweisen.[61]

Weiterhin muss dem Halter ein individuelles Verschulden zur Last fallen.[62] Hier gelten dieselben Maßstäbe wie bei der vertraglichen Haftung. War ein Unfall unvorhersehbar und unkontrollierbar und damit unverschuldet, haftet der Halter lediglich nach § 7 StVG.

Neben einer Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB kommt auch eine deliktische Haftung des Halters nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. einem Schutzgesetz in Betracht. Danach haftet derjenige, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt, für den daraus entstandenen Schaden. Unter einem Schutzgesetz wird jede Rechtsnorm verstanden, in der ein Ge- oder Verbot ausgesprochen wird und die nach Inhalt und Zweck zumindest auch dem Schutz von Individualinteressen

49 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 120.

50 St. Rspr. des BGH, vgl. etwa BGH, Urteil vom 19.1.2021 – VI ZR 194/18, NJW 2021,1090 Rn. 8; BGH, Urteil vom 23.4.2020 – III ZR 251/17, NJW 2020, 3106 Rn. 24; BGH, Urteil vom 19.7.2018 – VII ZR 251/17, NJW 2018, 2956, Rn. 17.

51 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823, Rn. 349.

52 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823, Rn. 349.

53 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 39.

54 BT-Drs- 19/27439, S. 25.

55 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 129.

56 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823, Rn. 351.

57 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823, Rn. 363.

58 *Voigt*, in: BeckOGK, BGB § 823 Rn. 448.

59 *Voigt*, in: BeckOGK, BGB § 823 Rn. 449.

60 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 18; Kern, in: Jauernig, BGB § 823 Rn. 48.

61 *Kern*, in: Jauernig, BGB § 823 Rn. 63.

62 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 37.

dienen soll.[63] Dies ist durch Auslegung zu ermitteln.[64] Zudem muss der Anspruchsteller auch von dem Schutzbereich der Norm erfasst sein.[65]

Als Schutzgesetz kommt etwa § 31 Abs. 2 StVO in Betracht.[66] Danach hat der Halter zu verhindern, dass ein nicht vorschriftsmäßiges Fahrzeug in Betrieb genommen wird. Nach dem Maßstab von § 276 BGB darf für ihn nicht erkennbar gewesen sein, dass das Fahrzeug nicht einem verkehrssicheren Zustand entsprach.[67] Als weitere Schutzgesetze kommen das Vorsicht- und Rücksichtnahmegebot gemäß § 1 Abs. 2 StVO in Betracht.[68] Auch eine Schutzgesetzqualität des § 1f Abs. 1 StVG wird angenommen.[69] Zudem stellt das Verbot der unrechtmäßigen Verarbeitung von personenbezogenen Daten nach Art. 6 der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)[70] ein Schutzgesetz dar.[71]

Schließlich kommt auch eine deliktische Haftung des Halters aus § 831 BGB in Betracht, sofern der Halter die Aufgaben der TA auf eine andere natürliche Person übertragen hat.[72] Zu einer solchen Übertragung ist der Halter ausweislich der Begründung zum Gesetz zum autonomen Fahren[73] und nach § 14 AFGBV berechtigt. Wenn der Halter eine juristische Person ist, muss er die Aufgaben zwangsläufig übertragen, da die TA nach § 1d Abs. 3 StVG nur von einer natürlichen Person ausgeübt werden kann.[74] Gemäß § 1f Abs. 1 Nr. 3 StVG ist der Halter dafür verantwortlich, die Erfüllung der Aufgaben der TA sicherzustellen. Überträgt der Halter die Pflichten der TA auf eine andere Person, stellt diese einen Verrichtungsgehilfen i. S. d. § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB dar.[75] Nach dieser Norm ist die Person, die einen anderen zur Ausführung einer Verrichtung bestellt, zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Jedoch kann sich der Halter nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB exkulpieren, wenn er bei der Auswahl und Überwachung der bestellten Person die erforderliche Sorgfalt beachtet hat oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre.

Dies gilt auch für den Fall, dass das Verkehrsunternehmen ein weiteres externes Unternehmen mit der Bereitstellung der vollautomatisierten Fahrzeuge beauftragt und dieses Unternehmen sowohl die Fahrzeuge als auch die TA bereitstellt. In einem solchen Fall ist das externe Unternehmen Halter der Fahrzeuge, sodass es auch die volle Halterhaftung nach den geschilderten Grundsätzen trifft. Das Verkehrsunternehmen kann daneben nur dann eine Haftung treffen, wenn es weitere eigene Verhaltenspflichten verletzt.

Für die geschädigte Person ist im Rahmen der gesamten deliktischen Haftung günstig, dass im Gegensatz zur Haftung nach dem StVG keine Haftungshöchstgrenzen bestehen.

Möglichkeit eines Haftungsausschlusses

Die Haftung des Halters nach § 7 StVG kann aus gesetzlichen Gründen ausgeschlossen sein.

Nach § 7 Abs. 2 StVG ist die Ersatzpflicht des Halters ausgeschlossen, wenn die Schadensursache auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Höhere Gewalt wird definiert als ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter (betriebs-fremder) Personen herbeigeführtes und nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbares Ereignis, wie beispielsweise Naturkatastrophen sie darstellen.[76] Der Ausfall externer Systeme, etwa einer GPS-Verbindung oder intelligenter Infrastruktur, wird als höhere Gewalt eingeschätzt, sodass die Haftung in solchen Fällen ausgeschlossen ist.[77]

Eine Fehlfunktion der KI oder des technischen Systems des Fahrzeugs stellt hingegen kein betriebsfremdes Ereignis dar, da das vollautomatisierte Fahrsystem zum Fahrzeug gehört und sich bei derartigen Fehlern somit gerade die Betriebsgefahr des Systems realisiert.[78] In diesem Fall bleibt die Haftung des Halters bestehen. Gleiches gilt für den Fall, dass der Halter die bereits beschriebenen gesetzlichen Wartungs- und Instandhal-

63 BGH Urteil vom 26.6.2023 – VIa ZR 335/21, NJW 2023, 2259 Rn. 32; Kern, in: Jauernig, BGB § 823 Rn. 44.

64 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 278.

65 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 281.

66 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 130.

67 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 130.

68 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 290.

69 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 121.

70 Verordnung (EU) 2016/679 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG.

71 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 290.

72 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 29, 128.

73 BT-Drs. 19/27439, S. 25.

74 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 25.

75 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 29, 128.

76 *Walter*, in: BeckOGK, StVG § 7 Rn. 151.

77 *Steege*, SVR 2023, 9, 12; *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 119 f.

78 *Buck-Heep/Diekmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb Autonomes Fahren, Rn. 16 f.; Stöber/Möller/Willmer, NZV 2024, 117, 120.

tungspflichten nach § 1f Abs. 1 StVG und § 13 Abs. 1 AFGBV nicht gewährleistet hat.[79]

Auch bei einem Hackerangriff auf ein vollautomatisiertes Fahrsystem dürfte nach überwiegender Auffassung in der Literatur kein Fall eines Haftungsausschlusses nach § 7 Abs. 2 StVG vorliegen, obwohl eine Einwirkung von außen stattfindet.[80] Es wird aber argumentiert, dass die Gefahren des Hackings bekannt seien und daher kein nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbares Ereignis darstellen würden.[81] Mit dem Begriff der höheren Gewalt sollen nur solche Risiken ausgeschlossen werden, die mit dem Betrieb des Kfz nichts mehr zu tun haben und diesem bei rechtlicher Bewertung nicht mehr zurechenbar seien, was für Cyber-Attacken, die Teil der typischen Gefahren von vernetzten und automatisierten Fahrzeugen seien, nicht gelte.[82] Dafür spricht auch, dass der Gesetzgeber bei der Neuregelung des § 7 Abs. 2 StVG im Jahr 2002 den vormals geltenden Begriff des „unabwendbaren Ereignisses" durch den Begriff der „höheren Gewalt" ersetzt hat und dadurch bewusst eine Haftungserweiterung des Halters herbeigeführt hat.[83] Bei einem „unabwendbaren Ereignis" entfiel die Haftung bereits, wenn das Ereignis mit äußerster Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können; dies sollte nach der Neufassung gerade nicht mehr gelten.[84]

Im Fall eines Hackerangriffs kommt jedoch ein Haftungsausschluss nach § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG in Betracht.[85] Danach haftet anstelle des Halters diejenige Person, die das Fahrzeug ohne sein Wissen und Wollen benutzt (Schwarzfahrt), es sei denn, der Halter hat die unbefugte Nutzung vorwerfbar ermöglicht. „Benutzt" i. S. d. § 7 Abs. 3 StVG wird das Fahrzeug durch diejenige Person, die sich das Kraftfahrzeug unter Verwendung dessen motorischer Kraft dienstbar macht und dadurch die Verfügungsgewalt wie ein Halter ausübt.[86] Erfasst wird also auch eine Person, die das Fahrzeug zwar nicht selbst führt aber Kraft ihrer dominanten Position die Fahrt veranlasst und steuert.[87] Daher dürfte dieser Haftungsausschluss auch bei Hackerangriffen oder Sabotageakten relevant werden, in denen Hacker die Fahrzeugsteuerung aus der Ferne übernehmen.[88] Teilweise wird zwar eine Einschränkung in dem Sinne gefordert, dass ein Haftungsausschluss des Halters nach § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG nur dann in Betracht käme, wenn die hackende Person das Fahrzeug eigenmächtig in Betrieb nähme, nicht aber, wenn sie das Fahrverhalten des Fahrzeugs manipuliere, nachdem das Fahrzeug bereits autorisiert in Betrieb genommen worden sei.[89] Überzeugenderweise dürfte es jedoch allein darauf ankommen, dass es sich im Falle eines Hackerangriffs um eine Benutzung gegen den Willen des Halters handelt, unabhängig davon, wann diese erfolgt, sodass die Haftung nach § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG ausgeschlossen sein dürfte, sofern der Halter die Benutzung des Kfz nicht durch sein Verschulden ermöglicht hat.[90] Diese Ansicht hat auch die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates im Jahr 2021 bestätigt und ausdrücklich klargestellt, dass eine Benutzung eines Fahrzeugs mit vollautomatisierter Fahrfunktion ohne Wissen und Wollen des Halters eine unbefugte Benutzung im Sinne des § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG darstellt[91]- Dieser Haftungsausschluss des Halters gilt nach § 7 Abs. 3 Satz 2 StVG jedoch nur, wenn der Benutzer weder bei dem Halter angestellt noch ihm das Fahrzeug vorher von dem Halter überlassen worden ist.

Anders könnte jedoch der Fall behandelt werden, in dem es der hackenden Person nicht um die Übernahme der Fahrzeugsteuerung geht, sondern um die bloße Störung des Fahrbetriebs (z. B. durch GPS-Jamming oder -Spoofing). Die eigene Nutzung des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel wird vielfach als Voraussetzung des § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG angesehen, sodass bloße Störungen der Fahrzeugsteuerung nicht davon erfasst seien.[92] Argumentiert wird mit dem Wortlaut „benutzen".[93] Dies erfordere eine Beziehung zum Fahrzeug, die der des Halters ähnele, also die Verwendung des Fahrzeugs als Fortbewegungsmittel und dadurch die Ausübung der Verfügungsmacht.[94] Anderenfalls sei es nicht gerechtfertigt, den Benutzer anstelle des Halters haften zu lassen.[95] Auch die Schutzbedürftigkeit der Opfer von Autounfällen spreche gegen eine Haftungsbefreiung des Halters, denen im Falle von Hackerangriffen sonst keine Er-

79 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 120.

80 *Steege*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG Anhang III zu §§ 1a-1c Rn. 11; Steege, SVR 2023, 9, 12.

81 *Leupold/Wiesner*, in: Leupold/Wiebe/Glossner, IT-Recht, Teil 9.6.4, Rn. 88.

82 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 445.

83 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 445 f.

84 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 446.

85 *Steege*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG Anhang III zu §§ 1a-1c Rn. 11; Steege, SVR 2023, 9, 12; Stöber/Möller/Willmer, NZV 2024, 117, 120.

86 BT-Drs. 19/28178, S. 25.

87 *Burmann*, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, StVG § 7 Rn. 18.

88 *Steege*, SVR 2023, 9, 12; Stöber/Möller/Willmer, NZV 2024, 117, 120.

89 *Wagner*, NJW 2023, 1313, 1316.

90 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 38; Steege, SVR 2023, 9, 12; Stöber/Möller/Willmer, NZV 2024, 117, 120.

91 BT-Drs. 19/28178, S. 25.

92 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 21; Pütz/Maier, r+s 2019, 444, 446.

93 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1 Rn. 21; Pütz/Maier, r+s 2019, 444, 446.

94 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 446; a. A. Leupold/Wiesner, in: Leupold/Wiebe/Glossner, IT-Recht, Teil 9.6.4, Rn. 92.

95 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 446

satzansprüche gegen den Halter zustünden und die hackende Person meist nicht ermittelbar sei.[96] Letztendlich wird Rechtssicherheit in derartigen Fälle erst durch die Rechtsprechung zu erzielen sein.

Nach § 8 StVG gelten weitere Ausnahmen von der Halterhaftung. So haftet der Halter nach § 8 Nr. 1 StVG grundsätzlich nicht, wenn das Fahrzeug bauartbedingt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht überschreiten kann. Diese Ausnahme greift jedoch nicht, wenn es sich um ein Fahrzeug mit vollautomatisierter Fahrfunktion handelt, das sich im vollautomatisierten Betrieb befindet.[97] Die Vorschrift legt die Beweislast jedoch dem Verletzten auf. Nach der Formulierung des § 8 Nr. 1 StVG („es sei denn") muss der Verletzte nachweisen, dass der Unfall durch ein Kfz verursacht wurde, das sich im vollautomatisierten Betrieb befunden hat.[98]

Darüber hinaus haftet der Halter nach § 8 Nr. 2 StVG nicht, wenn die verletzte Person während des Betriebs des Fahrzeugs tätig war. Tätig sind neben dem Fahrzeugführer auch alle weiteren Personen, die durch unmittelbare Beziehung ihrer Tätigkeit zu den Kfz-Triebkräften der typischen Betriebsgefahr mehr als andere ausgesetzt sind.[99] Dies können Personen sein, die etwa durch Tanken, Waschen, Be- und Entladen, An- und Wegschieben oder Reparieren auf den Betrieb des Kfz einwirken.[100] Personen, die lediglich mit dem Kfz mitbefördert werden, gehören dagegen nicht zum betroffenen Personenkreis.[101] Dies gilt auch bei Fahrzeugen mit vollautomatisierter Fahrfunktion, da die Insassen hier ebenfalls keinen Einfluss auf den Betrieb haben.[102]

Gemäß § 8 Nr. 3 StVG haftet der Halter schließlich nicht für Schäden an Gegenständen, die mit dem Fahrzeug transportiert werden, es sei denn, sie werden von einer beförderten Person mitgeführt. Die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 1 StVG ist grundsätzlich abdingbar und kann daher auch vertraglich ausgeschlossen werden.[103]

§ 8a StVG enthält jedoch ein Verbot eines Haftungsausschlusses des Halters bei einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung. Danach darf die Haftung wegen Tötung oder Verletzung beförderter Personen nicht ausgeschlossen oder begrenzt werden. Bei einer Personenbeförderung ist zusätzlich zu beachten, dass ein Unternehmen nach § 23 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)[104] die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur insoweit ausschließen kann, als der Schaden 1.000 Euro übersteigt und nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

Darüber hinaus kann die Haftung des Halters nach § 7 StVG in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. AGB dürfen gemäß § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 BGB keine Bestimmungen enthalten, die mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren sind. Bei der Beförderung von Personen müssen die Beförderten darauf vertrauen dürfen, dass die Sicherheit gewährleistet wird. Insofern würde ein kompletter Ausschluss der verschuldensabhängigen Haftung des Halters der gesetzlichen Regelung widersprechen.

Auch die Haftung nach dem BGB kann im Rahmen der gesetzlichen Grenzen ausgeschlossen werden.[105] Dabei ist zum einen zu beachten, dass nach § 276 Abs. 3 BGB die Haftung für Vorsatz nicht im Vorhinein ausgeschlossen werden darf. Sollte der Ausschluss durch AGB erfolgen, ist weiter zu beachten, dass gemäß § 309 Nr. 7 lit. a BGB ein Ausschluss oder eine Begrenzung der Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Verwenders der AGB (des Unternehmens) oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Verwenders (z.B. die Angestellten) beruhen, unwirksam ist. Dieses Verbot der Haftungsbeschränkung gilt somit unabhängig vom Verschuldensgrad.[106] Zudem ist nach § 309 Nr. 7 lit. b BGB ein Ausschluss oder eine Begrenzung der Haftung für sonstige Schäden unwirksam, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Verwenders oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Verwenders beruhen. Bezüglich von Sachschäden ist ein Haftungsausschluss für leicht fahrlässig verursachte Schäden, die über das bei Vertragsschluss vorhersehbare und vertragstypische hinausgehen, daher zulässig, sofern sie den Vertragspartner nicht unangemessen benachteiligen.[107]

96 *Pütz/Maier*, r+s 2019, 444, 446

97 Das StVG spricht hier von einem „Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne des § 1 d Absatz 1 und 2 StVG, das sich im autonomen Betrieb befindet". Da § 1d StVG jedoch Fahrzeuge entsprechend SAE-Level 4 betrifft, wird vorliegend von vollautomatisierten Fahrfunktionen gesprochen, vgl. Fn. 2.

98 BR-Drs. 155/1/21, S. 16.

99 *Kuhnert*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 8 Rn. 7.

100 *Kuhnert*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 8 Rn. 8.

101 *Kuhnert*, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, StVG § 8 Rn. 9.

102 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 39.

103 *Walter*, in: BeckOGK, StVG § 7 Rn. 7.

104 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.

105 *Förster*, in BeckOK BGB, § 823 Rn. 90.

106 *Becker*, in: BeckOK BGB, § 309 Rn. 16.

107 *Becker*, in: BeckOK BGB, § 309 Rn. 17.

Versicherungsrechtlicher Rahmen der Halterhaftung

Im praktischen Rechtsverkehr spielen derweil die Versicherungen eine wesentliche Rolle. Sie bieten dem Geschädigten Sicherheit und die Möglichkeit, seine Ansprüche relativ unkompliziert und konsequent geltend zu machen. Dieser *„One-Stop-Shop“* zur Geltendmachung der Ansprüche wird gerade in der Übergangszeit, in der sich vollautomatisierte Fahrzeuge und menschliche Fahrzeugführer den Verkehr teilen, von Bedeutung bleiben.[108]

Bei Versicherungen für Kfz ist zwischen der Haftpflicht- sowie der Voll-/Teil-Kaskoversicherung zu unterscheiden.[109] Während letztere nur den Schaden am eigenen Fahrzeug erfassen, stellt die Haftpflichtversicherung den Versicherungsnehmer gemäß § 100 Versicherungsvertragsgesetz (VVG)[110] von Ansprüchen geschädigter Dritter frei und wehrt unbegründete Forderungen ab.[111]

Der Halter ist nach § 1 i. V. m. § 4 Abs. 3 Nr. 4 Pflichtversicherungsgesetz (PflVG)[112] verpflichtet, für sich, den Eigentümer und die Person der TA eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden oder sonstigen Vermögensschäden abzuschließen. Die Kfz-Haftpflichtversicherung dient neben dem Schutz der Versicherungsnehmer auch der Realisierung der Schadensersatzansprüche des Geschädigten.[113] Sie hat für den Geschädigten den Vorteil, dass die Liquidität der haftenden Person geschützt ist.

Die geschädigte Person hat einen Direktanspruch gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung nach § 115 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 VVG, wobei der Versicherungsnehmer und die Versicherung gemäß § 115 Abs. 1 Satz 4 VVG gesamtschuldnerisch haften.[114] Im Innenverhältnis zum Versicherungsnehmer hat die Versicherung nach § 116 Abs. 1 Satz 1 VVG den Schaden allein zu tragen, sofern der Versicherungsfall vom Versicherungsvertrag umfasst ist. Ist die Versicherung von ihrer Leistungsverpflichtung gegenüber dem Versicherungsnehmer ganz oder teilweise befreit, bleibt ihre Verpflichtung zur Leistung gegenüber der verletzten Person nach § 117 Abs. 1 VVG bestehen. In diesem Fall besteht ein Ausgleichsanspruch gegenüber dem Versicherungsnehmer nach § 426 Abs. 1 BGB, § 116 Abs. 1 Satz 2 VVG.[115]

Für die Versicherungssummen der Haftpflichtversicherung gelten nach der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG bestimmte Mindestversicherungssummen. Hierbei ist zu beachten, dass nach Ziff. 1 lit. a der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG die Mindesthöhe der Versicherungssumme für Personenschäden 7,5 Mio. Euro betragen muss, obwohl die Haftung des Halters nach § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StVG im Falle eines Personenschadens bis zu 10 Mio. Euro betragen kann und die Haftung nach dem BGB der Höhe nach nicht begrenzt ist. Hier besteht *de lege lata* ein ungedecktes Haftungsrisiko für den Halter, wenn individualvertraglich mit der Versicherung keine höhere Summe vereinbart ist.[116] Auch bei Sachschäden besteht eine solche Haftungslücke zwischen PflVG und StVG in Höhe von 700.000 Euro.[117]

Haftungsausschlüsse für Schäden, die durch den Gebrauch des versicherten Fahrzeugs verursacht wurden, kann die Versicherung nur in den nach § 4 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (KfzPflVV)[118] treffen.

Nach § 12 PflVG hat die verletzte Person auch die Möglichkeit, ihre Ersatzansprüche gegen den Entschädigungsfonds für Schäden aus Fahrzeugunfällen geltend zu machen, etwa wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht wurde, nicht ermittelt werden konnte.

Um das Risiko eines vollautomatisierten Fahrzeugs umfangreich evaluieren zu können, sollte die Versicherungsgesellschaft frühzeitig in den Zulassungsprozess des Kfz mit einbezogen werden.[119] Diese hat angesichts des neueren Gesetzesrahmens, der neuen Technologie, der damit einhergehenden Risiken sowie der Regressmöglichkeiten etwaige Risiken neu zu bewerten, um für den Halter ein Versicherungsangebot entwerfen zu können.[120]

108 *Wagner*, NJW 2023, 1313, 1314.

109 *Staudinger/Ruks*, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz, 2.Teil § 3 O. Rn. 2.

110 Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 14) geändert worden ist.

111 *Staudinger/Ruks*, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz, 2.Teil § 3 O. Rn. 2.

112 Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.

113 *Eichelberger*, in: Buck-Heeb/Dieckmann, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1, Rn. 43.

114 *Eichelberger*, in: Buck-Heeb/Dieckmann, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4, Rn. 43, 77.

115 *Schneider*, in: MüKo VVG, § 116 Rn. 7.

116 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 15.

117 Vgl. Ziff. 1 lit. b der Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG und § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVG.

118 Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1837), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.

119 *Hartwig*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.6.2 Rn. 126.

120 *Hartwig*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.6.2 Rn. 126.

2. Fahrerhaftung

§ 18 StVG regelt die verschuldensabhängige Ersatzpflicht des Fahrzeugführers, wobei das Verschulden widerleglich vermutet wird. Ein vollautomatisiertes Fahrzeug zeichnet sich nach § 1d Abs. 1 Nr. 1 StVG jedoch gerade dadurch aus, dass es ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig die Fahraufgabe übernimmt.

Bei einem vollautomatisierten Fahrzeug gibt es also schon *per definition* keinen Fahrzeugführer, der das Fahrzeug willentlich in Betrieb setzt oder steuert. Fehlerhafte Fahrmanöver sind technisch bedingt und nicht das Ergebnis menschlichen Handelns, da die Steuerung vollständig von der Software übernommen wird.[121]

In der Vergangenheit wurde versucht, den Hersteller als „Fahrzeugführer" heranzuziehen, da dieser tatsächlich erheblichen Einfluss auf die technischen Einrichtungen des Fahrzeugs während der Fahrt habe.[122] Unter einem Fahrzeugführer im Sinne des § 18 StVG sind jedoch nur unmittelbar das Fahrzeug steuernde Menschen zu verstehen, sodass der Hersteller nicht als Fahrzeugführer angesehen werden kann.[123] Dafür spricht auch, dass § 1d Abs. 1 Nr. 1 StVG bei vollautomatisierten Fahrzeugen ausdrücklich klarstellt, dass keine fahrzeugführende Person vorhanden ist.

Auch die TA wurde vom Gesetzgeber nicht in die Fahrerhaftung einbezogen. Obwohl der Bundesrat dies als systemwidrig kritisiert hat,[124] hat der Bundestag eine entsprechende Anwendung des § 18 StVG auf die TA nicht eingeführt.[125]

3. Haftung der Technischen Aufsicht

Die TA ist nach § 1d Abs. 3 StVG diejenige natürliche Person, die das vollautomatisierte Kfz während des Betriebs gemäß § 1e Abs. 2 Nr. 8 StVG deaktivieren und für dieses Kfz gemäß § 1e Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 3 StVG Fahrmanöver freigeben kann. Nach § 13 Abs. 6 AFGBV müssen der Halter oder die durch ihn bestellten Personen nach § 14 AFGBV geeignet sein, wenn sie die Aufgaben der TA wahrnehmen.

Aufgaben der Technischen Aufsicht nach dem StVG und der AFGBV

Im Regelbetrieb eines vollautomatisierten Kfz soll die TA nur in Ausnahmefällen eingreifen, wenn das Fahrzeug an seine Systemgrenzen stößt. Die Aufgaben der TA umfassen nach § 1f Abs. 2 StVG die Bewertung und Freigabe von Fahrmanövern (Nr. 1) sowie die Deaktivierung der vollautomatisierten Fahrfunktion (Nr. 2). Weiter muss sie die Signale der technischen Ausrüstung zum eigenen Funktionsstatus bewerten und ggf. Maßnahmen zur Verkehrssicherung einleiten (Nr. 3), wofür sie über ein geeignetes Kommunikationssystem nach § 1e Abs. 2 StVG verfügen muss.[126] Darüber hinaus muss die TA gegebenenfalls Maßnahmen zur Verkehrssicherung einleiten und in Kontakt mit den Insassen treten, wenn das Fahrzeug in den risikominimalen Zustand versetzt wird (Nr. 4).

Das Fahrzeug darf nach Anlage 1 Teil 1 Ziff. 2 AFGBV nur auf Veranlassung der TA den risikominimalen Zustand verlassen. Vorher hat die TA gemäß § 14 Abs. 3 AFGBV die Notwendigkeit und die Auslösung dieses Zustands zu überprüfen und zu dokumentieren. Es ist hingegen nicht erforderlich, dass die TA eine ständige Überwachung vornimmt.[127]

Erweiterte Pflichten im Erprobungsbetrieb

Im Erprobungsbetrieb kommt vor allem der TA eine größere Verantwortung zu. Gemäß § 1i Abs. 1 Nr. 4 lit. b StVG, § 16 Abs. 3 Nr. 4 lit. c bb AFGBV hat die TA das Kfz im Erprobungsbetrieb vor Ort permanent zu überwachen, wobei das Fahrzeugsystem nach § 16 Abs. 3 Nr. 5 AFGBV zu jeder Zeit deaktivierbar und vor Ort übersteuerbar sein muss. Der manuelle Fahrbetrieb ist in Anlage 1 Teil 1 Ziff. 4 AFGBV geregelt. In der Regel dürfte sich die TA in diesem Fall als Sicherheitsfahrer:in im Fahrzeug befinden. Außerdem muss sich die TA nach § 1i Abs. 1 Nr. 4 lit. b StVG, § 16 Abs. 3 Nr. 3, Nr. 4 lit. c bb AFGBV als ausreichend sachkundig

121 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr, S. 443; Heinisch, BRZ 1/2024, 36, 40.

122 Schrader, NJW 2015, 3537, 3541.

123 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 40.

124 BR-Drs. 155/1/21, S. 18.

125 *Stöber/Möller/Willmer*, NJW 2024, 117, 123; Wagner, NJW 2023, 1313, 1315.

126 BT-Drs. 19/27439, S. 25.

127 BT-Drs. 19/27439, S. 25.

und zuverlässig in Bezug auf technische Entwicklungen für den Kraftfahrzeugverkehr erweisen.

Die erweiterten Pflichten im Erprobungsbetrieb übertragen sich auch auf ein erweitertes Haftungsrisiko im Rahmen der deliktsrechtlichen Verantwortlichkeit der TA.

Haftungstatbestände

Sofern der Halter die Aufgaben der TA selbst wahrnimmt, haftet er für fehlerhafte Handlungen nach den genannten Tatbeständen der Halterhaftung, insbesondere verschuldensunabhängig nach § 7 StVG.[128] Wurden die Aufgaben der TA einer anderen natürlichen Person übertragen, hat die verletzte Person keinen Direktanspruch aus dem StVG gegen die TA.[129] Diese haftet lediglich im Rahmen eines allgemeinen deliktischen Anspruchs aus § 823 Abs. 1 BGB für ihr eigenes Verschulden, etwa wenn sie ihre Pflichten aus § 1f Abs. 2 StVG vorsätzlich oder fahrlässig verletzt.[130] Dies ist für die verletzte Person insofern nachteilig, als sie die Beweislast für das Verschulden der TA trägt. Auf der anderen Seite ist für die verletzte Person günstig, dass der deliktische Anspruch in seiner Höhe nicht begrenzt ist.

Außerdem kommt eine Haftung der TA nach § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. einer Schutzgesetzverletzung in Betracht. Ob § 1f Abs. 2 StVG dabei selbst eine Schutzgesetzqualität zukommt, ist bislang ungeklärt und wird letztendlich von der Rechtsprechung zu entscheiden sein.[131]

Für den Fall, dass die TA aus Deliktsrecht haftet, entsteht ein gemäß § 840 BGB Gesamtschuldverhältnis mit dem Halter (dessen Haftung nach § 7 StVG auch bei einem Fehlverhalten der TA bestehen bleibt)[132] und dem Hersteller (sofern diesen eine Haftung trifft) sowie mit dem Halter und der Kfz-Haftpflichtversicherung nach § 115 Abs. 1 Satz 4 VVG.[133]

Arbeitsrechtliche Besonderheiten

Wenn die TA zugleich eine Arbeiternehmerin des Halters ist und eine schadensverursachende Tätigkeit der TA betrieblich veranlasst ist, können sich arbeitsrechtliche Besonderheiten ergeben. Betrieblich veranlasst sind Schäden, die nicht nur bei Gelegenheitstätigkeiten erfolgen, sondern entstehen, weil der Arbeitgeber den Arbeitnehmer einsetzt oder weil der Arbeitnehmer im Interesse des Arbeitgebers handelt.[134] Dabei hat der Arbeitnehmer den Weisungen des Arbeitgebers nach § 106 GewO, § 611a Abs. 1 BGB Folge zu leisten. Bei einer betrieblich veranlassten Tätigkeit erfolgt eine Haftungsabstufung des Arbeitnehmers je nach Schwere des Verschuldensvorwurfs (sog. Innerbetrieblicher Schadensausgleich). Im Falle leichtester Fahrlässigkeit haftet er gar nicht, bei mittlerer Fahrlässigkeit nur nach einer Quote geteilt mit dem Arbeitgeber, bei grober Fahrlässigkeit haftet der Arbeitnehmer grundsätzlich alleine, wobei eine Erleichterung möglich ist, wenn der Verdienst des Arbeitnehmers in einem deutlichen Missverhältnis zum verwirklichten Schadensrisiko der Tätigkeit steht und bei Vorsatz trägt der Arbeitnehmer die volle Haftung.[135] Entsteht der Schaden gegenüber dem Arbeitgeber, so mindert sich dessen Ersatzanspruch gegenüber dem Arbeitnehmer unmittelbar ist der Schaden gegenüber einer dritten Person entstanden, steht dem Arbeitnehmer ein Freistellungsauftrag gegen den Arbeitgeber entsprechend der ermittelten Quote zu.[136]

4. Herstellerhaftung

Vor der Einführung vollautomatisierter Fahrzeugsysteme waren lediglich 1 % der Unfälle auf technische Fehler rückführbar und etwa 90 % auf menschliches Fehlverhalten.[137] Bei vollautomatisierten Fahrzeugen sind hingegen technische Anwendungen anstelle von Menschen unmittelbar für die Fahrzeugfüh-

128 *Steege*, SVR 2023, 9, 13.

129 *Steege*, SVR 2023, 9, 13.

130 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 123.

131 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 124.

132 *Steege*, SVR 2023, 9, 13.

133 *Eichelberger*, in: Buck-Heeb/Dieckmann, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4, Rn. 77.

134 *Maties*, in: BeckOGK, BGB § 611a Rn. 1813.

135 *Maties*, in: BeckOGK, BGB § 611a Rn. 1823 ff.

136 *Maties*, in: BeckOGK, BGB § 611a Rn. 1850.

137 *Lutz*, NJW 2015, 119, 120.

rung verantwortlich, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Quoten zulasten der technischen Fehler verschieben wird.[138]

Im Falle eines technischen Versagens kann der Hersteller des Kfz mit vollautomatisierter Fahrfunktion in Haftung genommen werden. In Betracht kommt dabei eine verschuldensunabhängige Produkthaftung nach dem Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG)[139] sowie eine verschuldensabhängige Produzentenhaftung nach § 823 BGB.[140] Die Ansprüche bestehen nebeneinander und treten zusätzlich neben die übrigen Haftungstatbestände/-gegner.[141]

Aufgaben des Herstellers nach dem StVG

Die Haftung des Herstellers von Fahrzeugen mit vollautomatisierter Fahrfunktion bestimmt sich ebenfalls nach dessen Pflichtenkreis, welcher sich maßgeblich aus § 1f Abs. 3 StVG ergibt[142] Dieser enthält besondere Sicherungs- und Nachweispflichten. Zunächst muss der Hersteller die Cybersicherheit gewährleisten (Nr. 1). Außerdem hat der Hersteller eine Risikobeurteilung vorzunehmen und gegenüber dem KBA und der zuständigen Behörde nachzuweisen (Nr. 2). Ferner muss er eine ausreichend sichere Funkverbindung nachweisen (Nr. 3) und für jedes Fahrzeug eine Systembeschreibung vornehmen, ein Betriebshandbuch erstellen und eine verbindliche Erklärung darüber abgeben, dass die technische Ausrüstung den gesetzlichen Anforderungen nach § 1e Abs. 2 und 3 StVG entspricht (Nr. 4). Zudem muss er Schulungen für die am Betrieb beteiligten Personen anbieten (Nr. 5). Sobald er Manipulationen am Kraftfahrzeug oder an dessen elektronischer oder elektrischer Architektur oder an der mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehenden elektronischen oder elektrischen Architektur erkennt, so muss er sie dem KBA und den zuständigen Behörden melden und erforderliche Maßnahmen einleiten (Nr. 6).

Produkthaftung

Anwendungsbereich des ProdHaftG

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 ProdHaftG ist der Hersteller verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, wenn durch den Fehler eines Produkts eine Person getötet, an Körper oder Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Der Schaden muss dabei nach Satz 2 an einer anderen Sache als dem unfallverursachenden Fahrzeug selbst entstanden sein.[143]

Voraussetzungen

Voraussetzung für die Haftung ist zunächst, dass der Hersteller ein fehlerhaftes Produkt in den Verkehr gebracht hat.

Wer als Hersteller eines Produktes gilt, regelt § 4 ProdHaftG. Danach sind neben den Endprodukt-, Teilprodukt- und Grundstoffherstellern auch die sog. Quasi-Hersteller, ferner Importeure und (subsidiär) Lieferanten in die Produkthaftung miteinbezogen. Damit geht das Produkthaftungsgesetz über die rein deliktsrechtliche Haftung hinaus, da die einzelnen Haftungssubjekte nicht nur für ihren eigenen begrenzten Handlungsrahmen und entsprechende Sorgfaltspflichten einzustehen haben, sondern im Ergebnis verschuldensunabhängig für Produktfehler haften.[144] Das dient dem Schutz der verletzten Person, weil hierdurch eine Gesamtverantwortung aller an der Warenproduktion und -distribution beteiligter Unternehmen hergestellt wird und somit die Rechtsdurchsetzung erleichtert wird.[145]

Ein Produkt ist nach § 2 ProdHaftG jede bewegliche Sache, auch wenn sie Teil einer anderen beweglichen oder unbeweglichen Sache ist. Bei einem Kfz handelt es sich unproblematisch um ein solches Produkt.[146] Ob auch die fahrzeugsteuernde Software als Produkt im Sinne des ProdHaftG eingestuft werden kann, wurde bislang unterschiedlich beurteilt.[147] Nachdem die Europäische Union in Art. 4 Nr. 1 der neuen Produkthaftungsricht-

138 *Seufert*, NZV 2022, 319, 320 f.

139 Produkthaftungsgesetz vom 15. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2198), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2421) geändert worden ist.

140 Stöber/Möller/Willmer, NZV 2024, 117, 122.

141 Vgl. § 15 Abs. 2 ProdHaftG.

142 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 123.

143 Dies betrifft insbesondere sogenannte *Weiterfresserschäden*, bei denen sich die Frage stellt, ob der Schaden über den ursprünglichen Mangel hinausgeht und ob es technisch sowie wirtschaftlich möglich gewesen wäre, diesen zu behe-ben. Ist beispielsweise die Software mangelhaft und verursacht einen Schaden am Fahrzeug, hätte dieser durch ein Update möglicherweise leicht behoben werden können, *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 42.

144 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 4 Rn. 1.

145 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 4 Rn. 1.

146 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 42.

147 *Kreutz*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.2 Rn. 19; *Stöber/Möller/Willmer*, NVZ 2024, 117, 122.

linie (ProdHaft-RL)[148] definiert hat, dass unter einem Produkt auch Software zu verstehen ist, sofern das Produkt ab dem 9. Dezember 2026 in Verkehr gebrachte wurde,[149] hat die Bundesregierung einen Entwurf für eine Überarbeitung des ProdHaftG vorgelegt.[150] Danach soll § 2 Abs. 1 Nr. 3 des neuen ProdHaftG bestimmen, dass auch Software grundsätzlich als Produkt aufzufassen ist. Das neue ProdHaftG soll nach Art. 5 Abs. 2 des Entwurfs am 9. Dezember 2026 in Kraft treten.

Ob die Software allein bis zu diesem Zeitpunkt als Produkt angesehen werden kann, ist nicht abschließend geklärt.[151] Überwiegend einheitlich werden aber jedenfalls Hardware-Software-Kombinationen (sog. *embedded systems*) als Produkte anerkannt.[152] Ist ein Computerprogramm in eine Hardware eingebettet, stellt ein Fehler keinen Fehler der Software dar, sondern einen Fehler der Hardware, die durch die Software gesteuert wird.[153]

Ein Produktfehler liegt nach geltendem Recht gemäß § 3 Abs. 1 ProdHaftG vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände berechtigterweise erwartet werden kann. Dabei spielen insbesondere die Darbietung, der vorhersehbare Gebrauch und der Zeitpunkt des Inverkehrbringens eine Rolle. Der Hersteller ist dazu verpflichtet, dass ihm obliegende Sorgfaltsniveau hinsichtlich Konstruktion, Fabrikation und Instruktion der Produkte einzuhalten. Unterschieden wird dementsprechend, ähnlich wie bei der noch darzustellenden Produzentenhaftung, zwischen Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehlern.[154]

Die Rechtsgutsverletzung und der entstandene Schaden müssen kausal auf den Produktfehler zurückzuführen sein.[155]

Auch die Produkthaftung ist eine Gefährdungshaftung, das heißt, sie greift unabhängig von einem Verschulden des Herstellers.[156] Eine Vereinbarung, die die Haftung des Herstellers nach dem ProdHaftG ausschließt, ist nach § 14 ProdHaftG unwirksam.

Entlastungstatbestände

Ausnahmen von der Produkthaftung bestehen nach § 1 Abs. 2 und Abs. 3 ProdHaftG. Danach ist die Ersatzpflicht des Herstellers insbesondere ausgeschlossen, wenn er das Produkt nicht in den Verkehr gebracht hat (Abs. 1 Nr. 1) oder der Fehler auf zwingenden Rechtsvorschriften beruht (Abs. 1 Nr. 4). Im Bereich vollautomatisierter Fahrzeuge sind hier unter anderem die Verordnung (EU) 2018/858[157] sowie die UNECE-Regelungen, die technische Anforderungen und Sicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge festlegen.[158]

Ferner ist die Ersatzpflicht des Herstellers ausgeschlossen, wenn der Fehler nach dem Stand von Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens nicht erkennbar war (§ 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG). Ein Produktfehler liegt daher nicht vor, wenn sich das sogenannte Entwicklungsrisiko verwirklicht, also ein Fehler wissenschaftlich und technisch nicht vorhersehbar war.[159] Aktuell dient die ISO 26262[160] als international anerkannter Standard für die funktionale Sicherheit sicher-heitsrelevanter Systeme bei automatisierten Fahrsystemen.[161] Dabei handelt es sich um eine Regelung eines privaten Instituts, sodass sie zwar keine „*zwingende Rechtsvorschrift*“ im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 4 ProdHaftG darstellt aber den Stand der Wissenschaft und Technik im Sinne des § 1 Abs.2 Nr. 5 ProdHaftG abbilden.[162] Komplex wird die Frage nach dem Entwicklungsrisiko bei selbstlernenden KI-Systemen, die erst nach ihrer Inbetriebnahme durch selbsterlernte Fortschritte Fehler entwickeln. Für die Einstufung als Entwicklungsrisiko kommt es jedoch nicht darauf an, ob der Hersteller des vollautomati-

148 Richtlinie (EU) 2024/2853 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über die Haftung für fehlerhafte Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 85/374/EWG des.

149 Vgl. Art. 2 Abs. 1 ProdHaft-RL.

150 Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts.

151 *Wagner*, NJW 2023, 1313, 1317.

152 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 41; Wagner, MüKo BGB, ProdHaftG § 2 Rn. 24.

153 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 2 Rn. 24.

154 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 3 Rn. 43.

155 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 3 Rn. 19 ff.

156 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 41.

157 Verordnung (EU) 2018/858 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

158 *Seufert*, NZV 2022, 319, 322.

159 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 1 Rn. 51.

160 ISO 26262 road vehicles functional safety, abrufbar unter: https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:pub:PUB200262, zuletzt aufgerufen am 10.08.2026.

161 *Seufert*, NZV 2022, 319, 322.

162 *Seufert*, NZV 2022, 319, 322.

sierten Fahrsystems das Verhalten des Fahrzeugs in der konkreten Gefahrsituation vorhersehen konnte, sondern ob der Hersteller die Gefährlichkeit eines selbstlernenden Systems an sich erkennen konnte.[163]

Beweislast

Die verletzte Person trägt nach § 1 Abs. 4 Satz 1 ProdHaftG die Beweislast für den Produktfehler, den Schaden und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden. Bisher sind Unfälle jedoch häufig auf menschliches Versagen zurückzuführen, sodass die Produkthaftung selten greift.[164] Der Nachweis eines Produktfehlers könnte bei vollautomatisierten Fahrzeugen daher erleichtert werden, da die Verursachung durch einen Menschen regelmäßig ausgeschlossen werden kann. Außerdem dürfte es für Laien oft schwierig sein einen Produktfehler nachzuweisen, da Einsichtsmöglichkeiten in betriebliche Abläufe regelmäßig fehlen.

Umfang der Ersatzpflicht

Im Rahmen der Produkthaftung gelten Haftungsminderungen bei Mitverschulden des Geschädigten (§ 6 Abs. 1 ProdHaftG i. V. m. § 254 BGB). Haftungshöchstbeträge für Personenschäden (§ 10 ProdHaftG) sind bei einer Höhe von bis zu maximal 85 Millionen Euro festgesetzt. Bei Sachschäden ist gem. § 11 ProdHaftG eine Selbstbeteiligung des Geschädigten bis zu einer Höhe von 500 Euro vorgesehen.

Der Endhersteller, der das fertige Produkt in den Verkehr bringt, haftet grundsätzlich für das gesamte Produkt, auch wenn bestimmte Komponenten, etwa die Software, von Zulieferern stammen.[165] Die Haftung der Software-Hersteller nach dem ProdHaftG hängt bei der geltenden Rechtslage von der Einordnung der Software als Produkt ab.[166] Die Produkthaftung nach dem ProdHaftG endet nach derzeitiger Rechtslage mit dem Inverkehrbringen des Produkts.[167]

Versicherungsrechtlicher Rahmen der Produkthaftung

Im Rahmen der Produkthaftung besteht keine Pflicht zum Abschluss einer Produkthaftpflichtversicherung für die Hersteller.[168] Dadurch kann der Geschädigte auch keinen Direktanspruch gegen den Versicherer aus § 115 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VVG geltend machen.[169] Dies stellt einen entscheidenden Unterschied zur Halterhaftung und der zugehörigen Versicherungspflicht dar. Aus diesem Grund wird der Geschädigte in der Regel den leichteren Weg wählen und versuchen, den Anspruch gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters durchzusetzen.[170]

Produzentenhaftung

Anwendungsbereich

Die deliktische Haftung für fehlerhafte Produkte nach § 823 Abs. 1 BGB (Produzentenhaftung) besteht neben der Produkthaftung nach dem ProdHaftG und bezeichnet ebenso ein System der außervertraglichen Regulierung von Integritätsschäden an fremden Rechtsgütern.[171] Dieses wurde von der Rechtsprechung entwickelt und ist insbesondere durch eine Vielzahl von Verkehrssicherungspflichten sowie eine teilweise Umkehr der Beweislast zugunsten der verletzten Person gekennzeichnet.[172]

Voraussetzungen

Im Rahmen der verschuldensabhängigen Produzentenhaftung wurden spezielle Verkehrssicherungspflichten des Herstellers entwickelt, insbesondere Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionspflichten.[173] Der Hersteller ist verpflichtet, die vom Produkt ausgehenden Gefahren so weit wie technisch und wirtschaftlich zumutbar zu mini-

163 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 44; Wagner, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 1 Rn. 61

164 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4, Rn. 73.

165 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 41.

166 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 41.

167 *Wagner*, in: MüKo BGB, ProdHaftG § 1 Rn. 63.

168 *Staudinger/Ruks*, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz., 2.Teil § 3 O. Rn. 22.

169 *Staudinger/Ruks*, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz., 2.Teil § 3 O. Rn. 22.

170 *Staudinger/Ruks*, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz., 2.Teil § 3 O. Rn. 22.

171 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 674.

172 BGH, Urteil vom 26. 11. 1968 – VI ZR 212/66, NJW 1969, 269, 274 f.; Förster, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 676 f.

173 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 677.

mieren.[174] Bei maschinellen Steuerungssystemen wird aufgrund ihrer Überlegenheit gegenüber menschlichen Fahrern ein höherer Sicherheitsstandard erwartet.[175] Jedoch gilt auch für Fahrzeuge mit vollautomatisierten Fahrfunktionen der straßenverkehrsrechtliche Vertrauensgrundsatz.[176]

Ein **Konstruktionspflichten** sollen Mängel im Produktbauplan vermeiden, etwa bei der Sensorik in der Hardware.[177] Bei softwaregesteuerten Fahrsystemen beziehen sich Konstruktionspflichten regelmäßig auf den Entwurf und die Programmierung.[178] Die Software muss dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, beispielsweise den ISO-Normen, und das Fahrzeug muss nach § 1e Abs. 2 Nr. 2 StVG so ausgestattet sein, dass es sämtlichen an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften entsprechen kann.[179] Die §§ 1d ff. StVG ermöglichen einen Betrieb vollautomatisierter Fahrzeuge in festgelegten Betriebsbereichen. Diese sind im Rahmen der Produzentenhaftung bedeutsam, da die §§ 1d ff. StVG hier einen bestimmten Pflichtenkreis etablieren.[180] Außerhalb dieser Betriebsbereiche wird man hingegen die strengsten Verkehrspflichtanforderungen einfordern müssen.[181] Bezüglich des Schutzes vor Hackerangriffen müssen die vom Hersteller getroffenen Maßnahmen zumutbar sein, wobei für digitale Produkte strengere Anforderungen gelten als für analoge.[182]

Fabrikationspflichten betreffen vor allem die Vermeidung einzelner mangelhafter Teile oder Produkte im Produktionsprozess, sogenannte Ausreißer.[183] Dabei spielen die Organisation und die Durchführung von Qualitätskontrollen eine zentrale Rolle, insbesondere bezüglich der Zulieferer von Bauteilen bei Kfz.[184]

Die **Instruktionspflicht** verlangt, dass der Hersteller die Nutzenden ausreichend über die Art und Weise der Verwendung des Produkts und die damit einhergehenden Gefahren aufklärt.[185] Dies erfasst auch die Gefahren eines naheliegenden Fehlgebrauchs.[186] Bei vollautomatisierten Fahrzeugen sind an diese Anforderungen besonders hohe Maßstäbe anzulegen, da Nutzende umfassend über die Risiken informiert werden müssen.[187]

Im Gegensatz zur Produkthaftung nach dem ProdHaftG umfasst die Produzentenhaftung auch eine **Produktbeobachtungspflicht**, die ab dem Inverkehrbringen des Produkts gilt.[188] Der Hersteller ist zum einen aktiv dazu verpflichtet, die von ihm in Verkehr gebrachten Produkte zu überprüfen und passiv Beschwerden und Reklamationen nachzugehen.[189] Eine Fahrzeugzulassung kann den Hersteller dabei nicht entlasten.[190] Darüber hinaus könnte die Produktbeobachtungspflicht auf die intelligente Straßeninfrastruktur ausgedehnt werden, sollte diese für das vollautomatisierte Fahren erforderlich sein.[191] Aufgrund der Unvermeidbarkeit von Programmierfehlern und der Schadensanfälligkeit komplexer technologischer Neuentwicklungen sind an die Produktbeobachtungspflicht bei softwaregesteuerten Fahrsystemen erhöhte Anforderungen zu stellen.[192] Insgesamt gelten für Instruktions- und Produktbeobachtungspflichten im Bereich des vollautomatisierten Fahrens strengere Maßstäbe.[193]

Die Produktbeobachtungspflicht wurde im StVG auch gesetzlich verankert, insbesondere durch die Verpflichtungen des Herstellers gemäß § 1f Abs. 3 StVG zur Sicherung der elektronischen und elektrischen Architektur des Fahrzeugs vor Angriffen, zur Meldung von Manipulationen und zum Ergreifen von Gegenmaßnahmen.[194] Voraussetzung dafür ist die Sammlung und Auswertung von Fahrzeugdaten. Gestattet der Hersteller Drittanbietenden, Software auf das Fahrzeug zu spielen, muss er sowohl diese als auch die Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Interaktio-

174 *v. Bodungen/Hoffmann*, NZV 2016, 503, 504.
175 *v. Bodungen/Hoffmann*, NZV 2016, 503, 504. f.
176 *v. Bodungen/Hoffmann*, NZV 2016, 503, 504. f.
177 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 41 f.; *Voigt*, in: BeckOGK, BGB § 823 Rn. 652.
178 *Seufert*, NZV 2022, 319, 321.
179 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 42; *v. Bodungen*, SVR 2022, 1, 4.
180 *Kreutz*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.2 Rn. 29.
181 *Kreutz*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.2 Rn. 29.
182 *Steege,* SVR 2023, 9, 14.
183 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 711; Seufert, NZV 2022, 319, 321.
184 *Steege,* SVR 2023, 9, 14.
185 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 719.
186 *Voigt*, in: Beck OGK, BGB § 823 Rn. 667.
187 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 45; Seufert, NZV 2022, 319, 321.
188 *Voigt*, in: Beck OGK, BGB § 823 Rn. 676.
189 *Voigt*, in: Beck OGK, BGB § 823 Rn. 676.
190 *Seufert*, NZV 2022, 319, 321.
191 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 46.
192 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2955.
193 *Seufert*, NZV 2022, 319, 322.
194 *Seufert*, NZV 2022, 319, 322.

nen (C2C) überwachen und kontrollieren.

§ 1f Abs. 3 StVG wird mit seinen personenbezogenen Anforderungen auch als Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB verstanden.[195] Bei einem Verstoß kommt somit auch eine Haftung des Halters nach dieser Vorschrift in Betracht.

Umstritten ist, ob den Hersteller auch eine **Rückrufpflicht** trifft, insbesondere bei Gefährdung hochrangiger Rechtsgüter wie Leib und Leben durch seine Produkte.[196] Bislang besteht keine generelle Verpflichtung der Hersteller, Fahrzeuge nach dem Inverkehrbringen auf eigene Kosten auf den jeweils aktuellen Sicherheitsstandard zu bringen.[197] Im Falle vollautomatisierter Fahrzeuge können Sicherheitsstandards meist aber durch bloße Updates der Steuerungssoftware erreicht werden, was dem Hersteller aufgrund der geringeren Kosten regelmäßig zuzumuten sein dürfte.[198]

Beweislast

Für die verletzte Person, die grundsätzlich alle für sie günstigen Tatsachen darlegen und beweisen muss, ergibt sich das Problem, dass sie regelmäßig keine Einsicht in die internen betrieblichen Abläufe des Herstellers hat.[199] Daher hat die Rechtsprechung im Rahmen der Produzentenhaftung Beweiserleichterungen bis hin zu einer Beweislastumkehr in verschiedenen Bereichen entwickelt.[200]

Demnach muss die verletzte Person nachweisen, dass ein Produktfehler vorliegt, der aus dem Organisations- und Gefahrenbereich des Herstellers herrührt.[201] Außerdem obliegt ihr der Beweis, dass er in einem geschützten Rechtsgut nach § 823 Abs. 1 BGB verletzt wurde und diese Rechtsgutsverletzung ursächlich auf den Produktfehler zurückzuführen ist.[202] Schließlich muss die verletzte Person beweisen, dass ihr aufgrund der Rechtsgutsverletzung ein Schaden entstanden ist.[203]

Entgegen der üblichen Beweislastverteilung bei § 823 BGB muss der Hersteller hingegen darlegen und beweisen, dass er weder objektiv pflichtwidrig gehandelt hat noch, dass ihn ein Verschulden trifft.[204]

5. Haftung des Systembetreibers einer vernetzten Infrastruktur

Bei Betrieb einer mit dem Fahrzeug vernetzten Infrastruktur (V2I – *vehicle to infrastructure*) treffen den jeweiligen Betreiber des Systems allgemeine deliktische Pflichten.[205] Auf den von dem Betreiber zur Verfügung gestellten Daten beruht im Ergebnis auch die Reaktion des mit der Infrastruktur vernetzten Fahrzeugs.[206] Es käme also eine Haftung für durch das System der intelligenten Infrastruktur oder Kommunikationsinfrastruktur verursachten Schäden in Betracht, sofern die Schäden auf der schuldhaften Verletzung der jeweiligen Verkehrssicherungspflichten beruhen.

Der Sorgfaltsmaßstab für den Betreiber ist einzelfallabhängig und bestimmt sich nach der Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit von Schäden.[207] Der Betreiber hat die Systemtechnik zu überprüfen und zu warten und seine Überwachungs- und Kontrollpflichten etwa durch Aktualisierungen wahrzunehmen.[208] Möglicherweise muss er für die Behebung von Störungen notwendige Systeme oder den Einsatz von Personen bestellen.[209]

In Zukunft kann damit gerechnet werden, dass sich diese Haftungsrisiken bei entsprechender Veränderung der Infrastruktur zu vernetzten, miteinander kommunizierenden Verkehrssystemen zulasten der Betreiber der Infrastruktur verlagern könnten.[210]

195 *Stöber/Möller/Willmer*, NZV 2024, 117, 123.

196 *Förster*, in: BeckOGK, BGB § 823 Rn. 745; Wagner, in: MüKo BGB, § 823 Rn. 1121.

197 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 46; Seufert, SVR 2022, 319, 321.

198 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 46; Seufert, SVR 2022, 319, 321.

199 BGH, Urteil vom 26. 11. 1968 – VI ZR 212/66, NJW 1969, 269, 274; Förster, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 773.

200 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 773.

201 BGH, Urteil vom 26. 11. 1968 – VI ZR 212/66, NJW 1969, 269, 274; Förster, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 774.

202 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 778 f.

203 *Förster*, in: BeckOK BGB, § 823 Rn. 778.

204 *Voigt*, in: BeckOGK, BGB § 823 Rn. 742.

205 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956; Wiesner, in: Leupold/Wiebe/Glossner, IT-Recht, Teil 10.6 Rn. 53.

206 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956.

207 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956.

208 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956.

209 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956.

210 *Sedlmaier/Krzic Bogotaj*, NJW 2022, 2953, 2956.

6. Verhältnis von Hersteller- und Halterhaftung

Da Halter und Hersteller gegenüber der verletzten Person beide aus unerlaubter Handlung haften, sind sie Gesamtschuldner gemäß § 840 BGB.[211] Die Gesamtschuld ist in § 421 BGB definiert. Eine Leistung wird von mindestens zwei Schuldnern geschuldet, jeden Schuldner trifft die vollständige Leistungspflicht und der Gläubiger kann die gesamte Leistung insgesamt nur einmal fordern. Als weitere ungeschriebene Voraussetzung wird außerdem die Gleichstufigkeit der Haftung gefordert, also dass kein Leistungszweck nachrangig gegenüber dem anderen ist.[212] Neben dem Halter und dem Hersteller bilden auch der Halter und dessen Haftpflichtversicherung eine Gesamtschuldnerschaft nach § 115 Abs. 1 Satz 4 VVG. Der Hersteller und die Kfz-Haftpflichtversicherung stellen hingegen keine gesamtschuldnerische Haftungseinheit dar, da ihnen die erforderliche Gleichstufigkeit nach § 421 BGB fehlt.[213]

Die Voraussetzungen der verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 StVG sind für die verletzte Person vergleichsweise einfach nachzuweisen. Der im Rahmen der Produkt- bzw. Produzentenhaftung von der geschädigten Person nachzuweisende Produktfehler dürfte hingegen deutlich schwieriger zu erbringen sein, sodass ein Prozess gegen den Hersteller in der Regel ein deutlich höheres Risiko aufweisen dürfte.[214] Daher wird die geschädigte Person vielfach den Halter des Kfz bzw. über den bestehenden Direktanspruch dessen Versicherung in Anspruch nehmen wollen. Das führt auch dazu, dass es meist der Haftpflichtversicherung des Halters obliegen wird, in einem Regressverfahren gegen den Hersteller die Beweise für eine Haftung des Herstellers zu erbringen, die sonst der verletzten Person oblägen.[215]

Im Außenverhältnis zu der verletzten Person ist der Halter (bzw. seine Haftpflichtversicherung) somit auch für durch Produktfehler ausgelöste Schadensfälle verantwortlich.

Im Innenverhältnis bestimmt sich die Haftung zwischen Kfz-Haftpflichtversicherung (bzw. Halter) und Hersteller nach § 426 BGB. Wird die Kfz-Haftpflichtversicherung von der verletzten Person in Anspruch genommen, geht der Anspruch der verletzten Person gegen den Hersteller nach § 426 Abs. 2 Satz 1 BGB auf den Halter über.[216] Der Umfang bestimmt sich gemäß § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB danach, in welcher Höhe der Hersteller in seinem Verhältnis zum Halter zum Ausgleich verpflichtet ist.[217] Dabei kann auch ein Mitverschulden der verletzten Person nach § 254 BGB die Höhe der Haftung des Herstellers mindern.[218] Bei zunehmender Einflussmöglichkeit der Hersteller vollautomatisiert agierender Fahrzeuge, dürfte sich die Verantwortlichkeit im Rahmen des § 254 BGB zunehmend auf diese verlagern.[219] Der Regressanspruch des Halters gegen den Hersteller geht schließlich gemäß § 86 Abs. 1 Satz VVG auf die Haftpflichtversicherung des Halters über, wenn diese für den Schaden aufgekommen ist.[220]

Sollte der Hersteller von der verletzten Person in Anspruch genommen werden, ist umgekehrt der Halter nach § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB diesem im Innenverhältnis zum Gesamtschuldnerausgleich im Umfang seiner Haftungsquote verpflichtet.[221] Ansprüche der verletzten Person gegen den Halter gehen nach § 426 Abs. 2 Satz 1 BGB auf den Hersteller über.[222] Ein Ausgleichsanspruch des Herstellers gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters besteht mangels Gesamtschuldnerschaft jedoch nicht.[223]

211 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 77.

212 *Gehrlein*, in: BeckOK BGB, § 421 Rn. 8.

213 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 77.

214 *Wagner*, AcP 217, 707, 760.

215 *Heinisch*, BRZ 1/2024, 36, 46.

216 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 78.

217 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 78.

218 *Heinisch,* BRZ 1/2024, 36, 46.

219 *Heinisch,* BRZ 1/2024, 36, 47.

220 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 78; Wagner, AcP 217, 707, 760.

221 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 80.

222 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 80.

223 *Eichelberger*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.4 Rn. 80.

IV. EU-Rechtsrahmen und neue Entwicklungen

Auf unionsrechtlicher Ebene ist der Rechtsrahmen zur Haftung von KI-Systemen seit einiger Zeit in Bewegung. Im Jahr 2024 gab es eine Reform der Produkthaftungsrichtlinie sowie erstmalig die Einführung einer Verordnung über den Einsatz künstlicher Intelligenz (KI-Verordnung).[224] Ein erster Entwurf einer Richtlinie über die Haftung bei künstlicher Intelligenz wurde von der Kommission hingegen im Jahr 2025 zurückgezogen.[225]

1. Reform der Produkthaftungsrichtlinie

Mit der reformierten ProdHaft-RL sollen nach deren Art. 1 gemeinsame Vorschriften für die Haftung von Wirtschaftsakteuren für Schäden geschaffen werden, die natürlichen Personen durch fehlerhafte Produkte entstehen.[226] Wirtschaftsakteure umfassen nach Art. 4 Nr. 1 ProdHaft-RL einen Hersteller eines Produkts oder einer Komponente, einen Anbieter eines verbundenen Dienstes, einen Bevollmächtigten, einen Importeur, einen Fulfilment-Dienstleister oder einen Lieferanten.

Die Richtlinie muss zunächst noch in das nationale Recht umgesetzt werden. Die Mitgliedstaaten haben dazu gemäß Art. 22 Abs. 1 ProdHaft-RL einen Zeitrahmen bis zum 9. Dezember 2026 gesetzt bekommen. Zur fristgerechten Umsetzung hat die Bundesregierung am 17. Dezember 2025 den Entwurf eines neuen ProdHaftG vorgelegt.

Erweiterung des Produktbegriffs

Die ProdHaft-RL enthält in Art. 4 allgemeine Begriffsbestimmungen. Nach Art. 4 Nr. 1 ProdHaft-RL bezeichnet ein Produkt jede bewegliche Sache, auch wenn diese in eine andere bewegliche oder unbewegliche Sache integriert oder damit verbunden ist. Ausdrücklich wird auch Software von der Definition erfasst. Dadurch soll eine umfassende Produkthaftungsregelung in der Union für Software sichergestellt werden.[227] Es soll rechtssicher feststehen, dass mit Umsetzung der ProdHaft-RL auch Entwickler oder Hersteller von Software, einschließlich der Anbieter von KI-Systemen im Sinne der KI-Verordnung als „Hersteller“ betrachtet werden sollen.[228]

Fehlerhaftigkeit des Produkts

Bei Fehlerhaftigkeit eines Produkts im Sinne der ProdHaft-RL soll ein verschuldensunabhängiger Anspruch auf Schadensersatz nach Art. 5 ProdHaft-RL bestehen. Das Merkmal der Fehlerhaftigkeit weist daher weiter überragende Bedeutung auf, da es eine zwingende und in Ermangelung eines Verschuldenserfordernisses auch die zentrale Voraussetzung für die Haftung des Herstellers darstellt.[229] Dies soll nach § 1 Abs. 1 des Entwurfs des neuen ProdHaftG weiterhin auch im nationalen Recht umgesetzt werden.

Außerdem bleibt es dabei, dass ein Produkt nach Art. 7 Abs. 1 ProdHaft-RL (und auch nach § 7 des Entwurfs des neuen ProdHaftG) fehlerhaft ist, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die eine Person erwarten darf oder die nach dem Unionsrecht oder dem nationalem Recht vorgeschrieben ist. Es muss also ein Mangel an Sicherheit vorliegen, wobei die Bewertung der Fehlerhaftigkeit eine objektive Analyse der Sicherheit umfassen soll und sich nicht auf diejenige Sicherheit bezieht, die subjektiv von der betroffenen Einzelperson erwartet wird.[230] Bei Software, die im Rahmen eines vollautomatisierten Fahrvorgangs genutzt wird und mithin hohe Bedeutung für Leib und Leben hat, dürften besonders hohe Sicherheitserwartungen gerechtfertigt sein.[231] Die Mindesterwartung an die Sicherheit stellt allgemein der geltende nationale und unionsweite Rechtsrahmen dar. Dieser formuliert Sicherheitsstandards, die in keinem Fall unterschritten werden dürfen. Dabei handelt es sich unmittelbar nur um zwingende Vorschriften wie Verordnung, Richtlinien und Gesetze. Technische Normen können mittelbar Geltung erlangen, wenn sie den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik

224 Verordnung (EU) 2024/1689 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Festlegung harmo-nisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008, (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 und (EU) 2019/2144 sowie der Richtlinien 2014/90/EU, (EU) 2016/797 und (EU) 2020/1828 (Verordnung über künstliche Intelligenz).

225 EUR-Lex, abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/HIS/?uri=celex:52022PC0496.

226 Piovano/Hess, Produkthaftungsrecht, § 2 Rn. 1.

227 Erwägungsgrund 6 der ProdHaft-RL.

228 Erwägungsgrund 13 der ProdHaft-RL.

229 Piovano/Hess, Produkthaftungsrecht, § 5 Rn. 2.

230 Piovano/Hess, Produkthaftungsrecht, § 5 Rn. 5 f.

231 von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, 503, 504.

wiedergeben und ihnen eine gesetzliche Vermutungswirkung im Rahmen des Produktsicherheitsrechts zukommt.[232]

Für eine genauere Bestimmung des Rahmens der berechtigten Sicherheitserwartungen gibt Art. 7 Abs. 2 ProdHaft-RL den Rechtsanwendenden eine Reihe von Faktoren an die Hand, um diesen unbestimmten Rechtsbegriff fassbar zu machen. Der dort gelistete Katalog ist ausweislich seines Wortlauts („*einschließlich*“) nicht als abschießend zu verstehen, soll aber das Grundgerüst der Auslegung darstellen. Dieser Katalog wurde in §§ 7, 8 des Entwurfs zum neuen ProdHaftG ins deutsche Recht übernommen.[233]

Neu ist daran insbesondere, dass Art. 7 Abs. 2 lit. f ProdHaft-RL Cybersicherheitsanforderungen als potenzielle Produktfehler begreift.[234] Denn die ProdHaft-RL geht davon aus, dass festgestellt werden kann, ob ein Produkt aufgrund seiner Sicherheitslücken im Bereich der Cybersicherheit fehlerhaft ist, zum Beispiel, wenn das Produkt die sicherheitsrelevanten Cybersicherheitsanforderungen nicht erfüllt.[235]

In Bezug auf die Erforderlichkeit von Software-Updates lässt die Richtlinie neue Haftungsrisiken erkennen und verschiebt den Beurteilungszeitpunkt für die Fehlerhaftigkeit eines Produkts nach hinten. War es bislang so, dass ausschließlich der Zeitpunkt der Markteinführung relevant für die Sicherheit des Produkts war, wird nunmehr auch bei nachträglicher Unsicherheit des Produkts eine Haftung des Herstellers nicht ausgeschlossen sein, wenn die Fehlerhaftigkeit eines Produkts darin besteht, dass Software-Updates oder -Upgrades fehlen, die erforderlich sind, um Schwachstellen im Bereich der Cybersicherheit zu beheben und die Sicherheit des Produkts aufrechtzuerhalten.[236] Zwar bleibt es nach Art. 7 Abs. 2 lit. e ProdHaft-RL grundsätzlich bei dem maßgeblichen Zeitpunkt des Inverkehrbringens/Inbetriebnahme des Produkts. Es kann aber auch, und das dürfte insbesondere bei digitalen Produkten relevant werden, auf den Zeitpunkt abgestellt werden, in welchem das Produkt nicht mehr unter der Kontrolle des Herstellers steht. Wann ein Produkt als unter der „Kontrolle des Herstellers“ stehend anzusehen ist, wird in Art. 4 Nr. 5 ProdHaft-RL definiert. Solange der Hersteller in der Lage ist, Software-Updates oder -Upgrades bereitzustellen oder durch Dritte bereitstellen zu lassen, soll ein Produkt nach Art. 4 Nr. 5 lit b ProdHaft-RL weiter als unter der Kontrolle des Herstellers stehend betrachtet. Folglich werden Hersteller in Zukunft auch für nachträgliche Updates der Steuerungssoftware haften müssen. Gemäß Art. 11 Abs. 2 lit. c ProdHaft-RL haften sie auch dann, wenn ein zur Aufrechterhaltung der Sicherheit erforderliches Software-Update bei dem Produkt fehlt und dies der Kontrolle des Herstellers unterlag. Diese Anforderungen sollen im deutschen Recht in den §§ 8, 9 des neuen ProdHaftG umgesetzt werden.[237]

Nach Art. 13 Abs. 1 ProdHaft-RL soll die Haftung eines Wirtschaftsakteurs nicht gemindert werden oder entfallen, wenn der Schaden durch die Fehlerhaftigkeit des Produkts und zugleich durch eine Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wurde. Dies betrifft von Dritten durchgeführten Angriffe auf Schwachstellen der Cybersicherheit des Produkts.[238] Eine Haftungsminderung bzw. ein Haftungsausschluss kommt nach Art. 13 Abs. 2 ProdHaft-RL aber in Betracht, wenn die verletzte Person schuldhaft zur Schadensentstehung beigetragen hat. Die in diesem Zusammenhang denkbare möglicherweise ausufernde Haftung der Hersteller, welche neben der vom Produkt ausgehenden auch die von außen einwirkende Gefahr umfasst, wird kontrovers diskutiert.[239] Nach dem Entwurf zum neuen ProdHaftG möchte der deutsche Gesetzgeber diese Regelung in § 14 Abs. 2 des neuen ProdHaftG übernehmen.[240]

Stärkung des Verbraucherschutzes

Entsprechend der Zielsetzung der Richtlinie, ein hohes Schutzniveau für Verbraucher:innen und andere natürliche Personen sicherzustellen (vgl. Art. 1 ProdHaft-RL), beinhaltet sie einige Neuerungen, die die Rechtsstellung von Verbraucher:innen verbessern werden.

Abzielend auf einen hohen Standard in Bezug auf Sicherheit und Datenschutz wird die Vernichtung oder Beschädigung von Daten nach Art. 6 Abs. 1 lit. c ProdHaft-RL als haftungsrechtlich relevant eingestuft. In Erwägungsgrund 20 ProdHaft-RL wird dazu klargestellt, der Schutz natürlicher Personen erfordere die Verfügbarkeit des Schadensersatzes für Vermögensschäden, die durch die Vernichtung oder Beschädigung von Daten verursacht werden. Dies zwingt Hersteller dazu, ein entsprechendes Augenmerk auf Cybersicherheit zu legen.

Auch implementiert die ProdHaft-RL Offenlegungspflichten, um den Verbraucherschutz zu stärken. So soll zum Ausgleich einer bestehenden Informationsasymmetrie zwischen Hersteller und Verbraucher in Bezug auf das Produkt die Beweis-

232 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 5 Rn. 9.

233 Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts, S. 31, 34.

234 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 5 Rn. 29.

235 Erwägungsgrund 32 der ProdHaft-RL.

236 Erwägungsgrund 51 der ProdHaft-RL.

237 Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts, S. 33 f.

238 Erwägungsgrund 55 der ProdHaft-RL.

239 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 5 Rn. 31.

240 Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts, S. 40.

führung erleichtert werden. Hierzu heißt es in Beweggrund 42 der ProdHaft-RL:

„Personen, die Schadensersatz verlangen, haben (…) häufig einen erheblichen Nachteil gegenüber den Herstellern in Bezug auf den Zugang zu und das Verständnis von Informationen darüber, wie ein Produkt hergestellt wurde und wie es funktioniert. Diese Informationsasymmetrie kann die gerechte Risikoverteilung insbesondere in Fällen von technischer oder wissenschaftlicher Komplexität unterlaufen. Es ist daher notwendig, Klägern den Zugang zu Beweismitteln, die in Gerichtsverfahren verwendet werden sollen, zu erleichtern."

Diesem Gedanken entsprechend wird durch Art. 9 Abs. 1 ProdHaft-RL geregelt, dass der Hersteller im Schadensersatzprozess relevante Beweismittel auf Antrag des Geschädigten offenlegen muss, sofern dieser zumindest die Plausibilität seines Anspruchs zuvor darlegen kann. Die Umsetzung ins deutsche Recht soll in § 19 des neuen ProdHaftG erfolgen.[241]

Darüber hinaus wird die Fehlerhaftigkeit des Produkts bei Vorliegen eines der in Art. 10 Abs. 2 ProdHaft-RL niedergelegten Fälle widerleglich vermutet. Dazu gehört auch der Fall, dass der Beklagte es versäumt, relevante Beweismittel im Sinne des Art. 9 Abs. 1 ProdHaft-RL offenzulegen. Zudem wird nach Art. 10 Abs. 3 ProdHaft-RL der ursächliche Zusammenhang zwischen der Fehlerhaftigkeit des Produkts und dem Schaden wird vermutet, wenn festgestellt wurde, dass das Produkt fehlerhaft und der entstandene Schaden seiner Art nach typischerweise auf den betreffenden Fehler zurückzuführen ist. Schließlich besteht gemäß Art. 10 Abs. 4 ProdHaft-RL die Annahme der Fehlerhaftigkeit und/oder des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Fehlerhaftigkeit und Schaden, wenn der Nachweis für den Kläger trotz der Offenlegung des Herstellers nach Art. 9 ProdHaft-RL übermäßig schwierig ist und die Fehlerhaftigkeit und/oder der ursächliche Zusammenhang mit dem Schaden wahrscheinlich ist. All dies wird die Beweisführung für Verbraucher:innen voraussichtlich erleichtern.[242] Nach § 20 des neuen ProdHaftG sollen diese Regelungen auch im deutschen Recht umgesetzt werden.[243]

Erweiterung der Haftungsadressaten

Die neue ProdHaft-RL enthält Änderungen hinsichtlich des Kreises der vom Produkthaftungsrecht betroffenen Haftungssubjekte: War der bisherige Grundsatz der, dass primär Hersteller, Quasi-Herstellers oder Importeur und subsidiär, bei Nichtfeststellbarkeit des Herstellers, der Lieferant haftet, so wird dieses Haftungsregime durch die neue RL weiter ausdifferenziert.[244]

Nach Art. 8 Abs. 1 ProdHaft-RL haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass folgende Wirtschaftsakteure haftbar sind:

1. Neben dem Hersteller eines fehlerhaften Produkts auch der Hersteller einer fehlerhaften Komponente, wenn diese unter der Kontrolle des Herstellers in ein Produkt integriert oder damit verbunden wurde und die Fehlerhaftigkeit dieses Produkts verursacht hat (1. Stufe). Dies gilt nach Art. 11 Abs. 1 lit. f mit der Ausnahme, dass der Fehler auf die Gestaltung des Endprodukts oder auf Anweisungen des Herstellers des Endprodukts zurückzuführen ist.

2. Sofern der Hersteller des Produkts oder einer Komponente seinen Sitz außerhalb der EU hat, soll neben dem Hersteller der Importeuer des fehlerhaften Produkts/der fehlerhaften Komponente sowie der Bevollmächtigte des Herstellers haften. Wenn auch von diesen keiner seinen Sitz in der EU hat, soll der Fulfillment-Dienstleister haften (2. Stufe).

3. Sollte keiner der zuvor genannten in der EU ansässig sein, so soll unter bestimmten Voraussetzungen (vgl. Art. 8 Abs. 3 ProdHaft-RL) jeder Lieferant des fehlerhaften Produkts haftbar sein – dies gilt gem. Art. 8 Abs. 4 ProdHaft-RL auch für Anbieter von entsprechenden Online-Plattformen (3. Stufe).

Dies entspricht hinsichtlich Stufe 1 noch weitgehend der aktuellen Rechtlage, gewinnt aber durch die ausdrückliche Einbeziehung von Software in der Produktbegriff an Bedeutung.[245] Bzgl. Stufe 2 wird der bisherige Kreis der Haftungssubjekte deutlich erweitert, da neben dem Nicht-EU-Hersteller und dem Importeur auch der Bevollmächtigte des Herstellers einbezogen werden.[246] Auch die Haftung des sog. Fulfillment-Dienstleisters stellt eine Neuerung dar.[247] Damit soll der vergleichsweise neuen Problematik Rechnung getragen werden, dass Produkte aus Nicht-EU-Staaten über Online-Plattformen bestellt und ohne Zwischenschaltung eines in der EU ansässigen Händlers unmittelbar an Verbraucher:innen versandt werden können.[248] Damit einhergehende haftungsrechtliche Probleme für Verbraucher:innen sollen damit nach Möglichkeit verhin-

241 Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts, S. 42.

242 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 6 Rn. 32.

243 Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Produkthaftungsrechts, S. 45.

244 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 1.

245 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 4.

246 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 17.

247 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 23.

248 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 24.

dert werden. Der Begriff des Fulfillment-Dienstleisters wird in Art. 4 Nr. 13 der ProdHaft-RL definiert.[249]

Die subsidiäre Haftung des Lieferanten auf dritter Stufe wurde aus der alten Richtlinie übernommen und im Sinne der neuen Haftungsregelungen modifiziert.[250] Die mögliche Haftung durch Anbieter von Online-Plattformen gem. Art. 8 Abs. 4 ProdHaft-RL stellt hingegen eine Neuerung dar.[251]

2. Auswirkungen der KI-Verordnung

Relevant für die Frage der Haftung könnte zudem die KI-Verordnung sein. Sie verfolgt nach Art. 1 Abs. 1 das Ziel die Einführung einer auf den Menschen ausgerichteten und vertrauenswürdigen künstlichen Intelligenz (KI) zu fördern und reguliert zu diesem Zweck den Einsatz künstlicher Intelligenz. Damit sollen Maßstäbe für den Einsatz von KI-Systemen geschafft werden, auch um das gesamtgesellschaftliche Vertrauen in sie zu stärken.[252]

In der Verordnung werden Compliance-Anforderungen an KI-Systeme gestellt, die in ihrem Umfang von dem Maß der befürchteten Grundrechtsrelevanz abhängig gemacht werden.[253] Die KI-Systeme werden dabei in verschiedene Gruppen unterteilt: Verbotene KI-Praktiken (Art. 5 KI-Verordnung), Hochrisiko-KI-Systeme (Art. 6 KI-Verordnung), KI-Systeme mit beschränktem Risiko (Art. 50 KI-Verordnung), KI-Systeme mit geringem Risiko (Art. 95 KI-Verordnung) und KI-Systeme mit allgemeinem Verwendungszweck (Art. 51 ff. KI-VO), deren Einteilung anhand verschiedener Kriterien von den Unternehmen festgelegt wird.[254] Fahrzeuge mit vollautomatisierter Fahrfunktion müssen danach als KI-System mit hohem Risiko eingestuft werden.[255]

Die Verordnung enthält Dokumentations- und Transparenzpflichten, etwa in Art. 50. Änderungen des Haftungsrechts enthält die Verordnung hingegen nicht. Die KI-Verordnung selbst könnte allenfalls ein Schutzgesetz nach § 823 Abs. 2 BGB darstellen, regelt selbst jedoch keine Haftung.[256]

Zudem gab es im Jahr 2022 einen Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie über die Haftung bei künstlicher Intelligenz.[257] Der Entwurf zielte darauf ab, den Binnenmarkt durch die Festlegung einheitlicher Anforderungen für bestimmte Aspekte der außervertraglichen Haftung für Schäden, die unter Beteiligung von KI-Systemen verursacht werden, zu stärken.[258] Die Richtlinie sollte spezifische Vorschriften für KI-Systeme einführen und in Zukunft die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen erleichtern, indem Vorschriften für die Offenlegung relevanter Beweismittel durch diejenigen, die in ihrem Besitz sind, aufgestellt werden sollten sowie eine Vermutung für das Vorliegen eines Sorgfaltsverstoßes und der Kausalität eingeführt werden sollte.[259]

Eine Erleichterung in Bezug auf die Haftung für Unfälle durch vollautomatisierte Fahrzeuge wäre jedoch ohnehin begrenzt gewesen, zum einen, weil der Halter als Nutzer bereits durch § 7 StVG verschuldensunabhängig haftet und zum anderen der Hersteller als Anbieter im Sinne der Richtlinie bereits in den Anwendungsbereich der verschuldensunabhängigen Produkthaftungsrichtlinie fällt.[260]

Ein Entwurf dieser Richtlinie durch die Europäische Kommission lag seit dem 29. September 2022 vor, sie wurde jedoch letztlich nicht verabschiedet. Im Anhang IV des am 11. Februar 2025 veröffentlichten Arbeitsprogramms für 2025[261] listete die Kommission die KI-Haftungsrichtlinie unter Ziff. 32 als zurückgezogen. Die Kommission begründete diesen Schritt damit, dass

249 „Fulfilment-Dienstleister“ bezeichnet danach jede natürliche oder juristische Person, die im Rahmen einer Geschäfts-tätigkeit mindestens zwei der folgenden Dienstleistungen anbietet: Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung und Versand eines Produkts, an dem sie kein Eigentumsrecht hat, ausgenommen Postdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Paketzustelldienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/644 des Europäischen Parlaments und des Rates und alle sonstigen Postdienste oder Frachtverkehrsdienstleistungen.

250 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 34.

251 *Piovano/Hess*, Produkthaftungsrecht, § 4 Rn. 37.

252 Erwägungsgrund 6 der KI-Verordnung.

253 *Chibanguza/Steege*, NJW 2024, 1769.

254 *Chibanguza/Steege*, NJW 2024, 1769, 1771

255 Art. 6 Abs. 1 KI-VO i. V. m. Anhang I Ziff. 19.

256 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1, Rn. 190; Müller-Peltzer, KI – wer haftet, wenn ein Roboter versagt?, 30.9.2024, abrufbar unter https://www.srd-rechtsanwaelte.de/blog/kuenstliche-intelligenz-haftung, zuletzt aufgerufen am 11.08.2026.

257 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Anpassung der Vorschriften über außervertragliche zivilrechtliche Haftung an künstliche Intelligenz (Richtlinie über KI-Haftung.).

258 Erwägungsgrund 7 des Vorschlags der KI-Richtlinie.

259 Erwägungsgrund 16 ff., 21 f des Vorschlags der KI-Richtlinie.

260 *Buck-Heeb/Dieckmann*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.1, Rn. 190.

261 Europäische Kommission, Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission 2025, abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0045.

keine Einigung erwartet werde.

Die diesbezügliche Uneinigkeit innerhalb der Union lässt sich anhand zahlreicher Änderungsvorschläge durch den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des Europäischen Parlaments nachvollziehen. So bekräftigte dieser seine Ablehnung des Richtlinienentwurfs unter anderem folgendermaßen:

„Wir befürworten, dass die Kommission die Richtlinie über KI-Haftung zurückzieht, da diese unnötig und nicht ausgereift ist. Nach dem Abschluss der Verordnung über künstliche Intelligenz und der Produkthaftungsrichtlinie sollte der Schwerpunkt jetzt darauf liegen, diese umzusetzen, und nicht darauf, möglicherweise zu Überschneidungen führende zusätzliche Regelungen und unnötigen Aufwand zu schaffen".[262]

V. Fazit

Die neuen Rollen und Pflichten, welche mit dem Gesetz zum autonomen Fahren und der AFGBV eingeführt wurden, bringen auch neue denkbare Haftungsszenarien mit sich. Im Ergebnis bleibt der ÖPNV-Betreiber als Halter aufgrund der relativ einfachen Beweislage der zentrale Haftungsadressat, den die verletzte Person in Anspruch nehmen wird. Dessen Haftung wird durch die Kfz-Haftpflichtversicherung sowie durch mögliche Regressansprüche gegen den Hersteller gestützt.

Neben die Halterhaftung tritt eine mögliche Verantwortlichkeit der TA. Diese ist nicht unmittelbar mit der Fahrzeugsteuerung befasst und unterliegt daher nicht der klassischen Fahrzeugführerhaftung nach dem StVG. Sie haftet bei schuldhafter Verletzung der ihr anvertrauten Pflichten aber nach dem allgemeinen Deliktsrecht. Die Verantwortung für die Erfüllung der Pflichten der TA obliegt dem Halter des Fahrzeugs. In diesem Zusammenhang könnte ein Organisationsverschulden des Halters an Bedeutung gewinnen, da die Haftungsvorschriften des BGB, anders als die nach dem StVG, keine Haftungshöchstgrenzen vorsehen und daher für die verletzte Person bei besonders hohen Schäden attraktiv sein können. Der Halter muss im Rahmen seiner Organisationsverantwortlichkeit sicherstellen, dass alle organisatorischen Maßnahmen zur Risikominimierung getroffen werden, um Haftungsansprüche zu vermeiden. Eine Haftungslücke durch den Wegfall des Fahrzeugführers ist nach alledem nicht zu erwarten.

Zentrale Bedeutung gewinnt bei vollautomatisierten Fahrzeugen die Haftung des Herstellers. Der gebotenen Vorsicht in Bezug auf die Risiken durch automatisierte Fahrzeuge wird durch die gesetzlich vorgegebenen Sicherheitsstandards Rechnung getragen. Der Maßstab der Herstellerhaftung richtet sich nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik. Die Haftungsverteilung bleibt jedoch auch immer einzelfallabhängig und bedarf einer genauen Untersuchung der Vorfälle. Dies wird durch die Dokumentationspflichten ermöglicht und abgesichert Die Steuerungsfunktion des Haftungsrechts hat *de lege lata* das Potenzial, einen Anreiz für den Hersteller zu setzen, das vollautomatisiertes Fahren sicherer zu gestalten, um Haftungsrisiken so weit wie möglich zu reduzieren. Es empfiehlt sich jedoch die Beziehungen zwischen den Beteiligten (insb. zwischen Halter und Hersteller) im Vorfeld klar zu regeln und Verantwortlichkeiten abzugrenzen. Dies könnte etwa durch einen Kooperationsvertrag der Beteiligten im Zuge des Vertragsschlusses erfolgen.[263]

In Zukunft wird sich abzeichnen, ob die geltende Rechtslage einen gerechten Ausgleich zwischen Halter- und Herstellerhaftung und somit zwischen Risikobeherrschung und Haftung darstellt. Diese Frage wird maßgeblich auch von der Rechtsprechung zu beantworten sein, wenn die ersten Unfälle von vollautomatisierten Fahrzeugen vor den deutschen Gerichten landen. Danach wird der Gesetzgeber evaluieren müssen, ob es weiterer Regelungen zur Haftung bedarf, um die Risikobeherrschung gerecht abbilden zu können.

262 Änderungsanträge des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des Europäischen Parlaments zur Richtlinie über KI-Haftung vom 24.2.2025, S. 4, abrufbar unter: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/IMCO-AM-769994_DE.pdf.

263 *Theissen*, in: Oppermann/Buck-Heeb, Autonomes Fahren, Kap. 2.1.3 Rn. 23.

VI. Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr – Ein Handbuch mit Vorschlägen für die Umsetzung in der kommunalen Praxis, Berlin 2024

Burmann, Michael/Figgener, Dirk/Heß, Rainer/Hühnermann, Katrin/Jahnke, Jürgen u.a. (Hrsg.): Straßenverkehrsrecht, 29. Aufl., München 2026

Chibanguza, Kuuya/Kuß, Christian/Steege, Hans (Hrsg.): Künstliche Intelligenz – Recht und Praxis automatisierter und autonomer Systeme, 2. Aufl., Baden-Baden 2026

Chibanguza, Kuuya/Steege, Hans: Die KI-Verordnung – Überblick über den neuen Rechtsrahmen, Neue Juristische Wochenschrift 2024, 1769-1775

Europäische Kommission: Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission 2025 – Gemeinsam voran: Eine mutigere, unkompliziertere und schnellere Union in der Fassung der Bekanntmachung vom 11.2.2025, abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0045

Gsell, Beate/Krüger, Wolfgang/Lorenz, Stephan/Reymann, Christoph (GesamtHrsg.): beck-online.GROSSKOMMENTAR zum Zivilrecht, München, Stand 1.11.2025

Hau, Wolfgang/Poseck, Roman (Hrsg.): Beck'scher Online Kommentar zum BGB, München, Stand: 1.11.2025, 76. Edition

Haus, Klaus-Ludwig/Krumm, Carsten/Quarch, Matthias (Hrsg.): Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Aufl., Baden-Baden 2022

Heinisch, Lena: Die Haftung für autonomes Fahren (Level 5) – Darstellung des geltenden Rechts und Perspektiven seiner Fortentwicklung, Berliner Rechtszeitschrift, Ausgabe 1/2024, 36-49

Hentschel, Peter/König, Peter/Dauer, Peter (GesamtHrsg.): Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., München 2023

Kraftfahrt-Bundesamt: Automatisierungsstufen, abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Produktpruefungen/Pruefinhalte/AutomatisiertesAutonomesFahren/Automatisierungsstufen/Automatisierungsstufen_node.html

Langheid, Theo/Wandt, Manfred Leupold, Andreas/Wiebe, Andreas/Glossner, Silke (Hrsg.): IT-Recht, 4. Aufl., München 2021

Lutz, Lennart: Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung, Neue Juristische Wochenschrift 2015, 119-124

Müller-Peltzer, Philipp: Künstliche Intelligenz (KI) – wer haftet, wenn ein Roboter versagt?, 30.9.2024, abrufbar unter: https://www.srd-rechtsanwaelte.de/blog/kuenstliche-intelligenzhaftung

Oppermann, Bernd/Buck-Heeb, Petra (Hrsg.): Autonomes Fahren – Rechtshandbuch, 3. Aufl., München 2024

Piovano, Christian/Hess, Christian: Das neue europäische Produkthaftungsrecht, 1. Aufl., Baden-Baden 2024

Polly, Sebastian/Zeiler, Franziska: Autonomes Fahren in Deutschland – Der Gesetzgeber schafft weitere Klarheit, Zeitschrift für Computer Compliance 2022, 56-61

Pütz/Maier: Haftung und Versicherungsschutz bei Cyber-Angriffen auf ein Kfz, recht und schaden 2019, 444-449

Säcker, Franz/Rixecker, Roland/Oetker, Hartmut/Limperg, Bettina/Schubert, Claudia (GesamtHrsg.): Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 9. Aufl., München 2024

Schrader, Paul: Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, Neue Juristische Wochenschrift 2015, 3537-3542

Sedlmaier, Felix/Krizc Bogotaj, Andreja: Die Haftung beim (teil-)autonomen Fahren, Neue Juristische Wochenschrift 2022, 2953-2957

Seufert, Julia: Wer fährt – Mensch oder Maschine?, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2022, 319-329

Spickhoff, Andreas: Die Grundstruktur der deliktischen Verschuldenshaftung, Juristische Schulung 2016, 865-872

Steege, Hans: Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren, Straßenverkehrsrecht 2021, 128-137

Steege, Hans: Haftung für Künstliche Intelligenz im Straßenverkehr, Straßenverkehrsrecht 2023, 9-15

Stöber, Michael/Möller, Annelie/Willmer, Dominik: Das Gesetz zum autonomen Fahren und seine Auswirkungen auf die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2024, 117-124

Stürner, Rolf (Hrsg.): Jauernig Bürgerliches Gesetzbuch, 19. Aufl., München 2023

Teubner, Gunther: Digitale Rechtssubjekte? Zum privatrechtlichen Status autonomer Softwareagenten, Archiv für die civilistische Praxis 218/2018, 155-205

Von Bodungen, Benjamin/Hoffmann, Martin: Autonomes Fahren – Haftungsverschiebung entlang der Supply Chain (2. Teil), Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2016, 503-509

Wagner, Gerhard: Produkthaftung für autonome Fahrzeuge – die zweite Spur der Straßenverkehrshaftung, Neue Juristische Wochenzeitschrift 2023, 1313-1319

Wagner, Gerhard: Produkthaftung für autonome Systeme, Archiv für die civilistische Praxis 217/2017, 707-765

Zech, Herbert: Künstliche Intelligenz und Haftungsfragen, Zeitschrift für die gesamte Privatrechtswissenschaft 2019, 198-219

IKEM