

# Automatic Driving: One Hand on the Wheel – A Hands-on Approach to Avoid Liability

Dr. Martin **Asal**

Thümmel, Schütze & Partner, Stuttgart, Germany

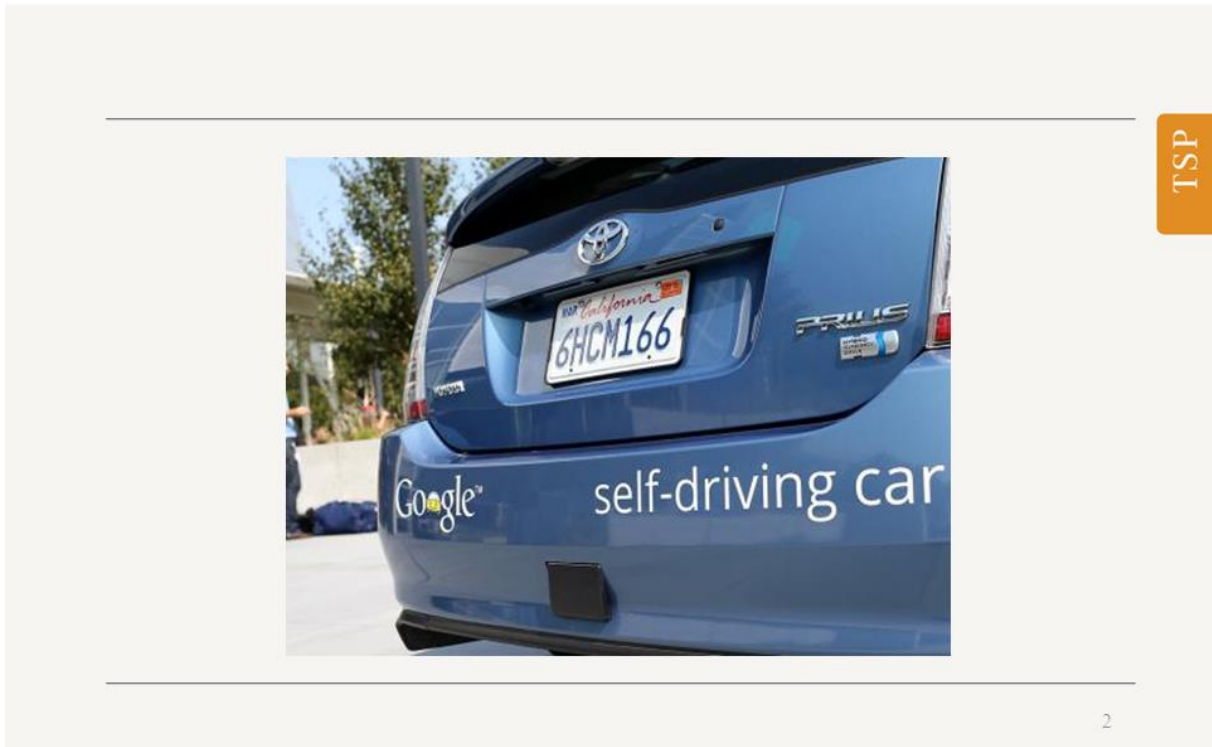
Thümmel, Schütze & Partner  
RECHTSANWÄLTE



Automatic Driving: One hand on the Wheel –  
A Hands-on Approach to avoid Liability

von Rechtsanwalt Dr. Martin Asal

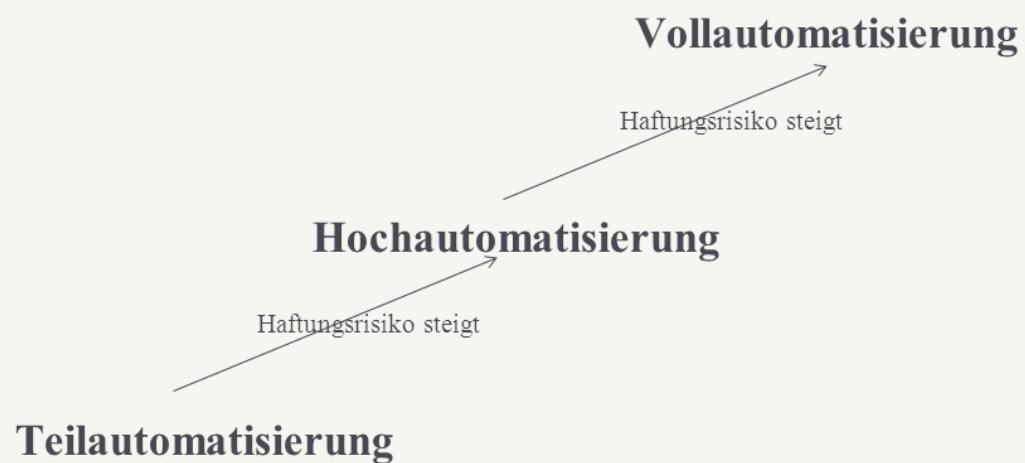
Thümmel, Schütze & Partner  
RECHTSANWÄLTE



TSP

Thümmel, Schütze & Partner  
RECHTSANWÄLTE

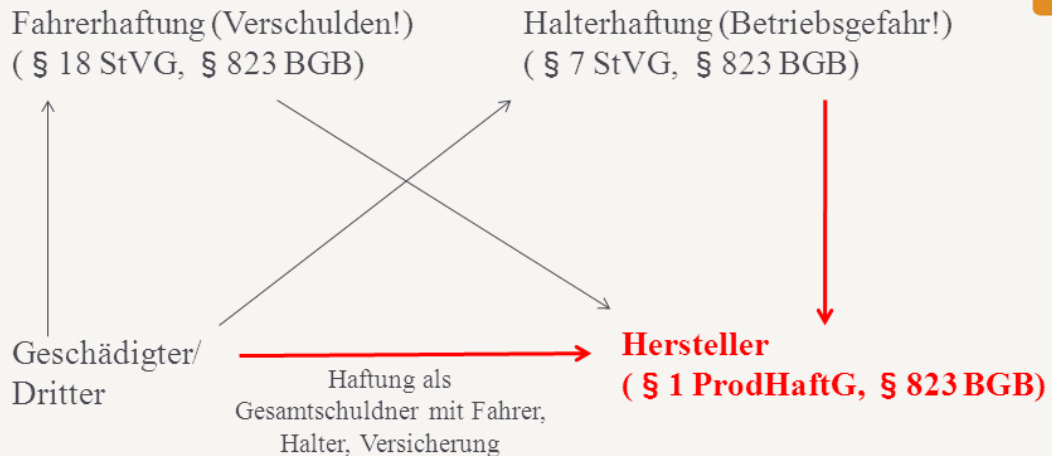
Automatisierungsgrade



TSP

## Ansprüche beim Verkehrsunfall: Haftung

TSP



4

## Produkthaftung und Produzentenhaftung

TSP

= Haftung des Herstellers für Produktfehler

Produkthaftung (ProdHaftG)

- 1) Hersteller
- 2) **Fehler des Produkts**
- 3) Schaden an Sachen oder Personen  
(nur Schäden an anderen Sachen)
- 4) Ursächlichkeit des Fehlers für den Schaden

Produzentenhaftung ( § 823 BGB)

- 1) Hersteller
- 2) **Fehler des Produkts**
- 3) Schaden an Sachen oder Personen  
(auch Schäden an der Sache selbst)
- 4) Ursächlichkeit des Fehlers für den Schaden
- 5) **Verschulden**

5

## Haftung des Herstellers bei der Produktfehlern

Zu 2) Produktfehler

Ein Produkt ist **fehlerhaft**, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere seiner **Darbietung**, des **Gebrauchs**, mit dem billigerweise gerechnet werden kann, und des **Zeitpunkts** in dem es in den Verkehr gebracht wurde, berechtigterweise erwartet werden konnte.

- Es kommt also an auf die Darstellung der Qualität und die erweckte Sicherheitsvorstellung.
- Systemversagen und Fahrerversagen als Haftungsgrund.

6

TSP

## Haftung des Herstellers bei der Vollautomatisierung

Die Vollautomatisierung führt zur Herausnahme des Fahrers aus dem „Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis“; das System ist nicht übersteuerbar.

- a) Jeder Schaden, der vom Nutzer des Assistenzsystems mitverursacht wird, ist ein Produkthaftungsfall für den Hersteller.
- b) Folge: Ausschluss der Haftung nur bei alleiniger Drittverantwortlichkeit.

**Zwischenfazit:** Vollautomatisierung = volle Herstellerhaftung!

7

TSP

## Haftung des Herstellers bei der **Hochautomatisierung**

TSP

Im Falle der Hochautomatisierung ist der Nutzer weitgehend aus dem „Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis“ herausgenommen.

- a) Das System entspricht der Vollautomatisierung, ist aber übersteuerbar.
- b) Haftung des Herstellers für naheliegenden Fehlgebrauch durch Fahrer
  - Gebotenes Übersteuern unterlassen / Übersteuern trotz fehlender Gebotenheit
  - Kausalverlauf durch Fahrer nicht unterbrochen
- c) Weiteres Problem: Akzeptanz beim Nutzer, wenn dieser immer prüfen muss, ob Übersteuerung erforderlich? Anspruchsvolle „Überwachungstätigkeit“!

8

## Haftung des Herstellers bei der **Teilautomatisierung**

TSP

Bei der Teilautomatisierung bleibt der Nutzer in den „Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis“ eingebunden. Die heute verwendeten Systeme sind – in unterschiedlicher Ausgestaltung – solche teilautomatisierten Systeme.

Der Hersteller haftet in folgenden Fällen:

- a) Systemversagen (z.B. Konstruktionsfehler)
- b) **Fahrerversagen:**
  - Sicherstellung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs als Aufgabe des Herstellers.
  - Haftung für Fehlgebrauch möglich, wenn dieser naheliegend ist.

9

**Thümmel, Schütze & Partner**

RECHTSANWÄLTE

**Haftung des Herstellers bei der Teilautomatisierung**

Eine wesentliche Rolle kommt folglich der Instruktion des Nutzers durch den Hersteller zu (Handbücher, Displays, akustische Signale). Der Hersteller ist also durchaus in der Lage, seiner Haftung zu entgehen.

- Aber: Haftungsrisiko wie bei Voll-/Hochautomatisierung denkbar, wenn Automatisierungsgrad erreicht, wonach der durchschnittliche Autofahrer im täglichen Gebrauch aus „Fahrer-Fahrzeug-Regelkreis“ herausgenommen ist.
- Je mehr sich die Teilautomatisierung der Hochautomatisierung annähert, umso weniger kann Hersteller der Haftung durch Information und Instruktion entgehen.
- Erfahrbarkeit im täglichen Gebrauch als Kriterium.

TSP

10

**Thümmel, Schütze & Partner**

RECHTSANWÄLTE

**Fazit und Ausblick**

- 1) Das Haftungsrisiko des Herstellers spricht gegen die Einführung der Hoch- und Vollautomatisierung und setzt auch dem Grad der Teilautomatisierung Grenzen.
- 2) Lässt sich aber ein Sicherheitsgewinn feststellen, wenn der Automatisierungsgrad steigt, dann läge die Einführung der Systeme im Interesse der Allgemeinheit. Dann aber:
  - Schaffung angemessener Haftungsregelungen geboten.
  - Akzeptanz? Insbesondere bei Hochautomatisierung fraglich.
  - Anpassung StVO erforderlich.

TSP

11

Thümmel, Schütze & Partner  
RECHTSANWÄLTE

## Fazit und Ausblick

---

TSP

Die Frage, welches Maß an Automatisierung auf unseren Straßen herrschen soll, ist keine individuelle Entscheidung des Fahrers, des Halters und des Herstellers, sondern eine verkehrspolitische!

---

12

Thümmel, Schütze & Partner  
RECHTSANWÄLTE

## Ende

---

TSP

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Martin Asal  
Urbanstraße 7  
70182 Stuttgart  
[martin.asal@tsp-law.com](mailto:martin.asal@tsp-law.com)

---

13