

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK III:

„KI-Haftung im Straßenverkehr / Haftung beim autonomen Fahren“

I.

Der Arbeitskreis zur Haftung autonom fahrender Fahrzeuge und künstlicher Intelligenz im Straßenverkehr war bereits für den 60. Verkehrsgerichtstag vorgesehen und musste verschoben werden. Nun wird der Arbeitskreis in diesem Jahr die nationalen Regelungen in diesem Bereich prüfen und Empfehlungen aussprechen.

II.

Das deliktische Schadensersatzrecht nach dem BGB basiert auf einem Verschuldensprinzip. Das heißt durch eine vorsätzliche oder fahrlässige Handlung muss gesetzeswidrig ein Schaden bei einem Dritten eingetreten sein. Solche Handlungen können grundsätzlich nur von natürlichen Personen begangen werden, was jedoch auch dazu führen kann, dass juristische Personen, für die die natürliche Person handelt, haften. Was passiert aber, wenn kein Mensch eine im Nachhinein als fehlerhaft anzusehende Entscheidung getroffen hat, aufgrund derer einem Dritten ein Schaden zugefügt wurde? Wer haftet für den Fehler eines Computers?

Noch komplizierter wird es bei Straf- oder Ordnungswidrigkeiten, diese können auch nur durch eine natürliche Person begangen werden. Wer haftet in diesen Fällen für Ordnungswidrigkeiten oder sogar Straftaten, die durch eine Künstliche Intelligenz (KI) oder autonom fahrende Fahrzeuge begangen werden?

Nach dem StVG gelten Haftungserleichterungen gegenüber dem Haltenden eines Fahrzeugs. Dieser haftet nach § 7 StVG verschuldensunabhängig, diese Haftungserleichterung wird von autonomen Fahrfunktionen nicht ausgehebelt.

Die Frage stellt sich jedoch hinsichtlich der Haftung des Fahrzeugführenden. Die herkömmliche Definition, dass Fahrzeugführer oder -führerin das Fahrzeug lenken und die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug innehaben, wurde mit Einführung des § 1a Abs. 4

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



StVG abgeändert. Demnach ist Fahrzeugführender auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

Der Gesetzgeber hat in § 1a Abs. 4 StVG das Wort „auch“ eingeführt, was dahingehend auszulegen ist, dass die herkömmliche Definition des Fahrzeugführenden beibehalten bleibt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wer die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug hat und wie sich die Frage des Verschuldens des Fahrzeugführenden gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG bei Verwendung automatisierter Fahrfunktionen herleiten lässt. Selbst wenn die automatischen Fahrfunktionen jederzeit durch menschlichen Eingriff übersteuerbar sind, kann dies nicht grundsätzlich zu der Annahme führen, dass der Fahrzeugführer oder die -führerin zum Zeitpunkt eines Unfalles während der Aktivierung der automatisierten Fahrfunktion die „tatsächliche Gewalt“ über das Fahrzeug innehatte. Die tatsächliche Gewalt über ein Fahrzeug kann nur derjenige haben, der im Zeitpunkt des Unfalls ohne weitere Umwege das Fahrzeug aktiv steuert. Passivität widerspricht bereits dem Wortlaut „tatsächlich“. Fahrzeugführende haben erst dann die tatsächliche Gewalt über ein Fahrzeug, wenn sie aktiv das Steuer übernommen haben und nicht bereits dann, wenn sie erst über weitere Eingriffe die Steuerung anfordern müssen.

Wenn der Fahrzeugführende automatisierte Fahrfunktionen aktiviert, gibt er die Verantwortung an die KI des Fahrzeugs ab und ist selbst nur noch Passagier. Kommt es währenddessen zu einem Unfall verfügte der Fahrer oder die Fahrerin weder über die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug, noch kann er oder sie schuldhaft gehandelt haben. Die Haftung des Fahrzeugführenden setzt nach § 18 StVG jedoch ein Verschulden voraus. Eine Haftung des Fahrzeugführenden scheidet demnach nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG grundsätzlich aus. Den Hersteller zum Fahrzeugführenden iSd. § 1a Abs. 4 StVG zu machen, da er für die Programmierung der Systeme verantwortlich ist, erscheint nicht schlüssig. In der Regel sollte der Programmiervorgang bereits vor Markteinführung des Fahrzeugs abgeschlossen sein, so dass die Fahrzeuge ohne menschliches Zutun ihren Aufgaben autonom im Straßenverkehr nachkommen. Der Hersteller aktiviert weder von sich aus die autonomen Fahrfunktionen, noch greift er während der Fahrt aktiv in das Fahrgeschehen ein.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Die Haftung nun ohne weitere gesetzliche Regelungen auf den Hersteller oder sogar auf den Programmierenden auszuweiten, ist demnach nicht möglich. Es scheitert bereits an Anspruchsgrundlagen. Auch das Produkthaftungsrecht ist hier nicht hilfreich. Eine Fehlfunktion des Produktes müsste erst nachgewiesen werden, was im Straßenverkehr grundsätzlich schwierig ist, insbesondere dann, wenn ein computergesteuertes Fahrzeug mit einem menschlich gesteuerten Fahrzeug zusammenstößt. Menschliche Reaktionen sind für einen Computer nicht immer logisch und damit berechenbar. Dies führt aber nicht zwingend dazu, dass ein Produktfehler vorliegt.

In der Literatur gibt es Stimmen, die eine angemessene Haftung in Form der Produzentenhaftung heranziehen möchten. Die Produzentenhaftung ist jedoch keine Nichtverschuldenshaftung, sondern ebenfalls ein Fall der deliktischen Haftung nach § 823 BGB mit der Folge, dass der oder die Geschädigte eine Fehlfunktion seitens des Herstellers beweisen muss. Dies ist vor allem deshalb besonders schwierig, da der oder die Geschädigte oft nicht im Besitz des schädigenden Fahrzeugs ist und damit keinerlei Verfügungsgewalt über das zu untersuchende Fahrzeug hat. Demnach stellt dies ebenfalls keine Haftungsalternative zu den bisherigen Haftungsmodellen dar.

Die EU bereitet derzeit einen Gesetzesentwurf vor, mit dem die Haftungsregelungen nach rund 40 Jahren überarbeitet und der auch die Haftung für künstliche Intelligenz beinhalten soll. Nachdem was bisher bekannt ist, soll es für Verbraucher und Verbraucherinnen einfacher werden, die eigenen Rechte durchzusetzen. Hierzu soll ein Auskunftsanspruch gegen den Hersteller erfasst werden, damit ein Produkt auf fehlerhafte Funktionsweisen überprüft werden kann. Ein tatsächliche Haftungserleichterung ist hierin nicht zu sehen. Denn Geschädigte müssen die Ansprüche auf Auskunft gegen den Hersteller geltend machen, bevor sie eigene Ansprüche gegen Schädiger schlüssig darlegen können. Hierdurch sind erhebliche Verzögerungen bis zu einer möglichen Verjährung von Ansprüchen zu befürchten.

Aber selbst dann, wenn der Hersteller eines potenziell fehlerhaften Produktes seiner Auskunftspflicht zeitnah nachkommt, ist noch lange nicht nachgewiesen, dass ein Produktfehler vorlag, der einen Schaden verursacht hat. Fehlerhafte Programmierungen in verschlüsselten und geschützten Quellcodes zu finden, dürfte äußerst schwierig sein. Vielleicht ist dies auch sogar ohne Hilfe des Herstellers unmöglich. Da hilft auch die Haftungserleichterung der Kausalitätsvermutung nicht, wenn ein Fehler im Produkt erst gar

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



nicht nachgewiesen werden kann. Es wäre demnach aus Sicht des Geschädigten sinnvoll, wenn der Hersteller nachweisen muss, dass sein Produkt fehlerfrei funktionierte, um sich so zu exkulpieren.

Vor diesem Hintergrund ist zu befürchten, dass die geplanten Änderungen auf EU-Ebene nicht ausreichend sind, um für einen adäquaten Schutz von Geschädigten zu sorgen.

III.

Im Bereich des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts ist die Verantwortung des Fahrenden schwieriger zu betrachten. Es ist eine vorwerfbare Handlung ausschlaggebend, aufgrund derer eine straf- bzw. ordnungsrechtliche Ahndung der Tat erfolgen kann. Beim automatischen Fahren bis Level vier hat der Fahrzeugführende die Möglichkeit, jederzeit ins Geschehen einzugreifen und die Steuerung wieder zu übernehmen. Fahrzeuge nach Level vier müssen jedoch in der Lage sein, sich jederzeit verkehrsgerecht zu verhalten und keine Regeln zu verletzen. Insofern kann sich der Fahrzeugführende in gewissem Umfang auf das System verlassen und muss nicht permanent darauf achten, ob auch jedes Verkehrsschild korrekt erkannt und umgesetzt wurde. Inwieweit dem menschlichen „Fahrenden“ dies vorgeworfen werden kann, ist daher fraglich. Es stellt sich daher die Frage, wer im Fall von Straftaten durch automatisch fahrende Fahrzeuge zur Rechenschaft gezogen werden kann. Eine Verantwortung des im Fahrzeug befindlichen Fahrenden ist nur dann denkbar, wenn er oder sie rechtzeitig den drohenden Verstoß erkennt und dies nicht verhindert oder aber ein erkanntes rechtwidriges Verhalten durch den Fahrer oder die Fahrerin nicht beendet wird. Bei allen denkbaren Szenarien befinden wir uns jedoch im Bereich eines Handelns durch Unterlassen, d.h. das vorwerfbare Verhalten liegt gerade nicht darin, dass der Täter oder die Täterin etwas aktiv getan hat, sondern darin, dass er oder sie etwas nicht getan hat. Für die Strafbarkeit eines Unterlassens ist es daher erforderlich, festzustellen, dass es eine Verpflichtung zum Eingreifen gab. Diese sogenannte Garantenpflicht lässt sich sicherlich noch aus der Gefährlichkeit des Fahrzeugs an sich herleiten. Jedoch wird es schwierig, ein solches Fehlverhalten nachzuweisen. Zum einen ist der Fahrzeugführende nicht mehr verpflichtet, stets den Verkehr aufmerksam zu beobachten, um jederzeit eingreifen zu können, andererseits müsste der Nachweis gelingen, dass dem Fahrzeugführenden das regelwidrige Verhalten seines Fahrzeugs aufgefallen ist.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Wer ist dann für ein regelwidriges Verhalten zur Verantwortung zu ziehen? Der Hersteller als juristische Person kann mit unseren Gesetzen nicht zur Verantwortung gezogen werden. Der Programmierende, der nach bestem Wissen und Gewissen die Software des Fahrzeugs programmiert hat? Die Monteure, welche die Komponenten zusammengesetzt haben, die im Zusammenspiel anscheinend nicht richtig funktioniert haben? Welche Rolle spielt die Hardware, wenn die Software nicht in der Lage war, die Verkehrslage richtig zu erfassen? War die Verkehrsbeobachtung ausreichend, damit die entwickelte Software richtig hätte funktionieren können?

Die Problematik der ordnungs- oder strafrechtlichen Ahndung von Verstößen wirft derzeit mehr Fragen auf, als sie beantwortet.

IV.

Die zivilrechtliche Halterhaftung nach dem StVG greift unabhängig, ob ein konventionelles Fahrzeug oder ein vollautomatisches Fahrzeug nach Level fünf in Betrieb genommen wird. Probleme ergeben sich jedoch dann, wenn es um ein Verschulden des Fahrzeugführenden geht. Im Zweifel wird der oder die Geschädigte dadurch schlechter gestellt, dass ein Anspruchsgegner wegfällt.

Auch die Frage der zivilrechtlichen Verantwortung der Hersteller ist nicht ausreichend geklärt. Bei automatisierten Fahrsystemen sollten die Hersteller weiter in die Haftung eingebunden werden, da dort die entsprechende Möglichkeit vorhanden sind, Fehler, die zu einem Unfall geführt haben, zu vermeiden. Eine alleinige verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeughaltenden scheint bei Fahrzeugen nach Level vier oder fünf nicht mehr angebracht. Der Halter oder die Halterin kann bei Inbetriebnahme eines hochautomatisierten Fahrzeugs zumeist gar nicht beurteilen, ob die Software richtig funktioniert. Bei konventionellen Fahrzeugen war das noch anders. Der Halter oder die Halterin hatte zumindest die Möglichkeit mechanische Fehler zu erkennen und sich so rechtzeitig gegen eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs zu entscheiden.

Es müssen daher eindeutige gesetzliche Regelungen her, die Opfern von Verkehrsunfällen eine angemessene Entschädigung ermöglichen.

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Für eine KI und damit auch für autonom fahrende Fahrzeuge ist unser Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nicht geschaffen. Es muss daher ein Umdenken stattfinden und entsprechende Regelungen müssen gefunden werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub