

## Methodik ZR

### Examensklausur

Dr. Lena Kunz, LL.M. (UChicago)\*

# Vollautomatisiert unterwegs

<https://doi.org/10.1515/jura-2018-0010>

## A. Sachverhalt<sup>1</sup>

An einem Abend im März prallt ein Lkw der Marke RC des Herstellers T AG (T) an einer Einmündung ungebremst auf einen stehenden Pkw, in dem P, Fahrer und Halter des Wagens, sitzt. Die Bremsanlage des Lkw wurde kurz vor dem Unfall beschädigt und dadurch unbrauchbar. Sie wurde vor dem Fahrtantritt ordnungsgemäß gewartet und war bei Fahrtantritt noch funktionstüchtig. Wie und warum die Bremsanlage später beschädigt wurde, lässt sich nicht mehr aufklären. Der Lkw ist zum Unfallzeitpunkt nur mit dem Fahrer und Halter L bemannt, der kurz vor dem Aufprall eingenicke ist. Den Defekt an den Bremsen hätte L selbst dann nicht bemerken können, wenn er nicht eingeschlafen wäre. Die Fahrzeuge stehen jeweils im Eigentum von L und P.

Der Zusammenstoß ereignet sich an der Einmündung der S-Straße in die L-Straße. Von der leicht abfallenden S-Straße kommend prallt der Lkw auf den Pkw, welcher kurz zuvor auf der L-Straße an einer roten Ampel zum Stehen gekommen ist. Der Motor des Pkw läuft zu diesem Zeitpunkt. Es befinden sich keine weiteren Fahrzeuge auf der L-Straße. Pkw und Lkw sind ordnungsgemäß beleuchtet. Die Ampel befindet sich vor der Stelle, an der die S-Straße schräg in die L-Straße einmündet.

An eine Fahrspur der L-Straße, nämlich an diejenige, die der Einmündung gegenüberliegt, grenzt ein beleuchteter Rad- und Fußgängerweg an, der teils mit Gras und mit einigen circa 1,5 m hohen Sträuchern begrünt ist. Auf

dem Rad- und Fußgängerweg befinden sich weder zum Unfallzeitpunkt noch unmittelbar davor oder danach Fußgänger oder Radfahrer.

Der Lkw ist mit einer vollautomatisierten Fahrfunktion des Herstellers T ausgestattet, die nach Aktivierung durch den Fahrer das Fahrzeug allein steuert. Der Fahrer kann die Fahrfunktion zu jeder Zeit manuell übersteuern oder deaktivieren. Wenn es etwa wegen der schlechten Wetterbedingungen oder bestimmter Gefahrensituationen notwendig wird, dass der Fahrer die Fahrzeugsteuerung wieder selbst übernimmt, wird dies dem Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal angezeigt. Dies geschieht auch in Situationen, in welchen die Software nach einem bestimmten Algorithmus einen Unfall als unvermeidlich einstuft. Reagiert der Fahrer nicht auf das Signal und übernimmt nicht manuell die Steuerung des Fahrzeugs, trifft die Software nach einem Notstandsalgorithmus eine Entscheidung. Vor jedem Fahrtantritt erscheint auf einem Display in der Fahrerkabine folgende Nachricht des Herstellers T, die sich auch als entsprechend formulierte Klausel im wirksamen Kaufvertrag zwischen T und L findet:

*»Herzlichen Glückwunsch, Sie haben den Autopiloten RoBoT aktiviert. Sie können RoBoT zu jedem Zeitpunkt der Fahrt manuell übersteuern oder deaktivieren. Sie sind verpflichtet, das Fahrzeug auch bei eingeschaltetem Autopiloten während der gesamten Fahrt zu überwachen. ertönt ein Signalton oder blinkt am Lenkrad ein rotes Licht auf, sind Sie verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich selbst zu übernehmen.«*

Vor dem Aufprall hat sich folgendes ereignet: Als das vollautomatisierte Fahrsystem des Lkw bemerkt, dass die Bremsen nicht mehr funktionieren und der Lkw an der Einmündung nicht zum Stehen kommen kann, ertönt ein Signalton in der Fahrerkabine des Lkw. Außerdem blinkt ein rotes Warnlicht am Lenkrad. Da Fahrer L kurz zuvor eingenicke ist, nimmt er weder das Warnlicht noch den Signalton wahr und greift infolgedessen auch nicht zum Steuer.

Nur wenige Sekunden später erkennt das Fahrsystem, dass der Lkw ungebremst auf eine Kreuzung zurast und eine Kollision mit Personen, Fahrzeugen oder anderen Gegenständen sehr wahrscheinlich ist. Es ertönt nun ein

<sup>1</sup> Die Klausur wurde im Rahmen des Examensklausurenkurses im Sommersemester 2017 an der Universität Heidelberg gestellt, noch bevor die Änderungen des StVG in Kraft getreten sind (siehe jetzt aber Aches Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. 6. 2017, BGBl. I Nr. 38, S. 1648, mWv 21. 6. 2017). Der Lösung liegt die alte Fassung des StVG zugrunde. Auf die hier interessierenden Änderungen wird jeweils in den Fußnoten hingewiesen.

\*Kontaktperson: Lena Kunz, Habilitandin am Institut für geschichtliche Rechtswissenschaft, Juristische Fakultät Universität Heidelberg.

lauterer und weiterer Signalton in der Fahrerkabine. Der schlafende L reagiert nicht. Die Software entscheidet sich daher nach einem Notstandsalgorithmus für den Aufprall mit dem Pkw, weil es den stehenden Pkw als eine Sache identifiziert und durch GPS-Daten die zutreffende Information abgerufen hat, dass an die L-Straße ein Rad- und Fußgängerweg angrenzt.

Die Software ist so programmiert, dass im Falle unvermeidlicher Unfälle Sachschäden Personenschäden vorzuziehen sind. Die am Rad- und Fußgängerweg angebrachte Bepflanzung identifiziert das Programm wegen der Windböen fälschlicherweise als Personen und lenkt deshalb den Lkw gegen den stehenden, aber bemannten Pkw. Die Software sieht zudem nicht vor, dass sich auch in einem unbewegten Objekt Menschen befinden können. Nach dem Stand der Wissenschaft und Technik wäre es zum Zeitpunkt der Programmierung möglich gewesen, die Software so zu gestalten, dass sowohl die Bepflanzung zutreffend als solche erkannt worden wäre, also auch die Wahrscheinlichkeit in den Algorithmus einfließen zu lassen, dass sich in einem unbewegten Objekt Menschen befinden können. Die fehlerhafte Programmierung ist serienmäßig unbemerkt geblieben. Wäre der Lkw auf den Rad- und Fußgängerweg gelenkt worden, wäre er dort zum Stehen gekommen.

Nach dem Aufprall bleiben die beiden Fahrzeuge an der Unfallstelle liegen. Der unverletzt gebliebene und mittlerweile aufgewachte L steigt sofort aus seinem Lkw aus und verständigt ohne Verzögerung Rettungskräfte und Polizei. P ist glücklicherweise und wie durch ein Wunder nur leicht verletzt, aber in seinem Wagen eingeklemmt. Bis ihn die Rettungskräfte aus dem Wagen befreien können, vergehen wegen der schwierigen Bergung drei Stunden.

Da die beiden verunfallten Fahrzeuge die gesamte Fahrbahn versperren, können nachfolgende Kraftfahrer die L-Straße nicht mehr passieren und kommen zum Stehen. Einige ungeduldige Kraftfahrer umfahren die Unfallstelle, indem sie über den rechts befindlichen, teils begrüneten Rad- und Fußgängerweg fahren. Als Polizei und Rettungskräfte nach etwa 15 Minuten eintreffen, ist die Begrünung am Weg erheblich beschädigt. Die Stadt X müsste als Wegeeigentümerin 5.000 Euro aufwenden, um die Begrünung wiederherzustellen. Die Kraftfahrer, die über den Bürgersteig gefahren sind, sind beim Eintreffen der Polizei nicht mehr zu ermitteln.

Die körperlichen Verletzungen des P können später ambulant im Krankenhaus behandelt werden. Die Behandlungskosten hierfür belaufen sich auf 8.000 Euro. Am Pkw des P entsteht ein Sachschaden von 50.000 Euro. Die Kosten des Rettungseinsatzes der Feuerwehr (Befreiung des P aus dem Pkw) belaufen sich auf 12.000 Euro, die

dem P durch mittlerweile bestandskräftig gewordenen Kostenbescheid der zuständigen Behörde alleine auferlegt wurden. Einige Zeit nach dem Unfall stellen sich bei P zudem Panikattacken ein, weil er nach dem Aufprall sehr lange in seinem Pkw eingeklemmt war. Die psychotherapeutischen Behandlungskosten hierfür belaufen sich auf insgesamt 4.000 Euro.

**Aufgabe 1:** Kann P Ersatz des entstandenen Vermögensschadens verlangen?

**Aufgabe 2:** Kann die Stadt X Ersatz der Wiederherstellungskosten für die Begrünung des Rad- und Fußgängerweges verlangen?

## B. Lösungsskizze<sup>2</sup>

### Aufgabe 1: Ansprüche des P

#### I. Ansprüche gegen Lkw-Fahrer L

##### 1. § 280 Abs. 1 BGB (Vertrag mit Schutzwirkungen zugunsten Dritter)<sup>3</sup>

P kann von L Schadensersatz aus § 280 Abs. 1 BGB verlangen, wenn vom Kaufvertrag als Sonderbeziehung zwischen L und T Schutzwirkungen zu Gunsten des P ausgehen.

Problematisch ist, dass P mit Blick auf L nicht mit der Verletzung einer Hauptleistungspflicht, sondern nur mit einer verletzten Nebenpflicht im Sinne des § 241 Abs. 2 BGB in Berührung kam, nämlich mit dessen unterlassener Überwachung des Lkws.

Fraglich ist, ob die Verletzung dieser Nebenpflicht genügt, um eine Leistungs- bzw. Einwirkungsnähe des P zu begründen. Dazu müsste P den Gefahren im Falle einer Nebenpflichtverletzung durch L genauso ausgesetzt sein wie T, also in einer gläubigerähnlichen Stellung sein. P ist den Gefahren bei der Verletzung der Überwachungspflicht

<sup>2</sup> Aus Platzgründen wird hier von der Prüfung von § 823 Abs. 2 BGB abgesehen. In der Klausur waren nicht zu prüfen: (1) versicherungsrechtliche Ansprüche und Normen, (2) AGB-Recht, (3) Europa- und Völkerrecht, (4) die StVZO, (5) das ProdSG sowie (6) etwaige Ansprüche gegen Programmierer oder leitende Mitarbeiter, die beim Hersteller T beschäftigt oder tätig sind.

<sup>3</sup> Eine Einbeziehung des P in den Kaufvertrag ist einmal mit Blick auf die Verletzung einer möglichen Überwachungspflicht denkbar (dann auf Seiten des Gläubigers T) sowie hinsichtlich der mangelhaften Software, dann aber auf Seiten des Gläubigers L, siehe dazu II. 1.

sogar in höherem, weil anderem Maße ausgesetzt als der Hersteller. Insoweit könnte die Stellung von P und L schon gar nicht vergleichbar sein.<sup>4</sup>

Diese Frage könnte allerdings dahinstehen, wenn Hersteller T ohnehin an der Einbeziehung des P kein Interesse hätte. Hierzu ist die auf dem Display angezeigte Vertragsklausel auszulegen;<sup>5</sup> eine Wohl-und-Wehe-Beziehung besteht jedenfalls nicht. Mit dem Statuieren einer Überwachungspflicht will der Hersteller im Innenverhältnis zu L seine eigene Haftung im Falle eines Unfalls begrenzen. Dass damit Dritte geschützt werden sollen, ist hingegen nicht erkennbar.

Der Kaufvertrag zwischen L und T entfaltet mithin keine Schutzwirkungen zugunsten Dritter. Ein Anspruch des P aus § 280 Abs. 1 BGB scheidet deshalb aus.

## 2. §§ 683 S. 1, 670 i. V. m. § 257 S. 1 BGB auf Freistellung von den Bergungskosten i. H. v. 12.000 Euro

Fraglich ist, ob P gegen L ein Anspruch auf Freistellung von den Bergungskosten aus §§ 683 S. 1, 670 BGB hat, die wegen der Befreiung aus dem Pkw entstanden sind und die ihm durch den bestandskräftig gewordenen Kostenbescheid auferlegt wurden.

Problematisch ist hier bereits, ob eine Geschäftsbesorgung im Sinne des § 677 BGB vorliegt. Zwar genügt hierfür jede irgendwie geartete Tätigkeit, egal ob rechtsgeschäftlich oder nicht rechtsgeschäftlich. P hat hier aber noch nichts getan. Gegen ihn wurde lediglich ein Kostenbescheid gerichtet, den er sodann hat bestandskräftig werden lassen.

Dem widerspricht auch nicht § 257 S. 1 BGB. Denn diese Vorschrift regelt den Inhalt der Verpflichtung zum Ersatz von Aufwendungen, wenn die Aufwendung gerade in der Eingehung einer Verbindlichkeit besteht. Im Falle einer GoA läge genau hierin die Geschäftsbesorgung. Weshalb § 257 BGB seinem Sinn und Zweck nach die tatbestandliche Voraussetzung der Geschäftsbesorgung nach

<sup>4</sup> Umstritten ist zudem, ob eine Erweiterung des Schuldverhältnisses zugunsten Dritter ohnehin nur bei einer Nähe zu (Haupt-)Leistungspflichten in Betracht kommt. Das bestimmungsgemäße Inberührungkommen mit der Hauptleistung betonend BGH NJW 1996, 2927, 2928 (= BGHZ 133, 168; sog. Nitrierofen-Entscheidung), krit. hierzu Schwab, JuS 2002, 872, 873 f.; ebenso BGH NJW 2015, 1098, 1100 Rn. 14; a. A. z. B.: Schwab, JuS 2002, 872, 873-875 (hierbei auf § 311 Abs. 3 S. 1 BGB abstellend), wohl auch Looschelders, Schuldrecht Allgemeiner Teil, 14. Aufl. 2016, Rn. 165 [»bestimmungsgemäße(r) Kontakt mit dem Gefahrenbereich des Schuldverhältnisses«]; MüKo/Gottwald, 7. Aufl. 2016, § 328 BGB Rn. 181.

<sup>5</sup> aA Musielak/Hau, Grundkurs Zivilrecht, 14. Aufl. 2015, Rn. 1267.

§§ 683 S. 1, 670 BGB modifizieren soll, ist nicht ersichtlich.<sup>6</sup>

Ein Freistellungsanspruch aus §§ 683 S. 1, 670 i. V. m. § 257 S. 1 BGB scheidet daher aus.<sup>7</sup>

## 3. § 823 Abs. 1 BGB<sup>8</sup>

**Hinweis:** Der Prüfungsaufbau zu § 823 Abs. 1 BGB ist sehr umstritten.<sup>9</sup> Ich folge hier im Wesentlichen dem von Gerhard Wagner vorgeschlagenen Aufbau, der die Prüfungsstufen der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens fast vollständig in der Pflichtwidrigkeit der Handlung auflöst.<sup>10</sup> Für diesen Aufbau spricht vor allem, dass Vorsatz- und Fahrlässigkeitsdelikt einheitlich gehandhabt werden und zudem die Pflichtwidrigkeit und deren Kausalität zum Dreh- und Angelpunkt im Prüfungslauf des § 823 Abs. 1 BGB erhoben werden.

### a) Rechtsgutsverletzungen

P hat körperliche Verletzungen erlitten, wurde zudem im Auto eingeklemmt und konnte sich daher nicht mehr fortbewegen. Körper und Freiheit von P wurden mithin verletzt.

<sup>6</sup> Siehe aber Staudinger/Bittner (2014) § 257 BGB Rn. 3 zur Behandlung von Schadensersatzpflichten im Allgemeinen.

<sup>7</sup> Auch die zur berechtigten GoA subsidiäre Rückgriffskondition (§ 812 Abs. 1 S. 12. Var. BGB) greift nicht ein, weil L nichts erlangt hat. Auch wenn materielle rechtlich L als polizeirechtlicher Störer wegen der Bergungskosten in Anspruch hätte genommen werden müssen, liegt kein Kostenbescheid vor, der Grundlage für eine Vollstreckung gegen L wäre. Eine Verbindlichkeit, von der ihn P durch Erfüllung befreien und vor der Vollstreckung hätte schützen können, liegt nicht vor.

<sup>8</sup> Einen dogmatisch zwingenden Grund für eine vorrangige Prüfung der Ansprüche aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG gibt es nicht. Die Frage der Anspruchskonkurrenz ist in § 16 StVG und §§ 18 Abs. 2, 16 StVG geregelt (vgl. ferner § 15 Abs. 2 ProdHaftG). § 16 StVG regelt, dass ein Anspruch aus StVG nicht ausschließt, dass andere Ansprüche etwa aus § 823 Abs. 1 oder 2 BGB bestehen können. Die verschuldensabhängige Haftung aus Delikt ist deshalb im Anwendungsbereich des StVG keineswegs ganz oder teilweise verdrängt [ebenso z. B. Beck-OGK/Walter (Stand: 15. 4. 2017), § 16 StVG Rn. 2f.; BHHJ/Jahnke, 24. Aufl. 2016, § 16 StVG Rn. 3]. Es herrscht, wie auch sonst im Zivilrecht, der Grundsatz der freien Anspruchskonkurrenz. Dass die Ansprüche aus StVG häufig als die »stärkeren« Ansprüche bezeichnet werden, bedeutet nur, dass die Darlegungs- und Beweisforderungen geringer als bei der deliktischen Haftung aus § 823 Abs. 1 BGB sind.

<sup>9</sup> Instrukтив hierzu Staudinger/Hager (2017), § 823 BGB Rn. A 1-13. Siehe ferner Spickhoff, JuS 2016, 865.

<sup>10</sup> Siehe hierzu MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 1-61, siehe insb. Rn. 26, 58; anders hingegen Staudinger/Hager (2017), § 823 BGB Rn. A 1-13.

Fraglich bleibt, ob die psychischen Beeinträchtigungen (Panikattacken), zu denen es längere Zeit nach dem Unfall wegen des langen Einklemmtseins im Pkw kam, eine Gesundheitsverletzung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB darstellen.<sup>11</sup>

Da die Panikattacken vorliegend behandlungsbedürftig waren, lag zumindest aus medizinischer Sicht eine Störung von seelischen Funktionen vor, die den Alltag von P beeinträchtigte. Insoweit bestand also ein pathologischer Zustand, der sich u. U. auch körperlich äußern kann, etwa als Herzrasen oder Schwitzen. In den Panikattacken realisierte sich zudem nicht nur ein allgemeines Lebensrisiko, sondern das spezifische Risiko eines Verkehrsunfalls mit einem Lkw. Denn gerade wegen des wuchtigen Aufpralls konnte sich P nicht selbst aus seinem Pkw befreien, sondern war mehrere Stunden darin eingeklemmt. Mithin stellen die Panikattacken hier eine tatbestandliche Gesundheitsverletzung dar.

#### b) Pflichtwidrige Handlung

Ob die Beschädigung der Bremsanlage auf ein Verhalten des L zurückgeht, bleibt nach den Angaben im Sachverhalt ungeklärt. Insoweit besteht ein *non liquet*, das nach allgemeinen beweisrechtlichen Grundsätzen zu Lasten des Anspruchsstellers P geht. Eine Handlung scheidet insoweit schon deshalb aus.

Als Anknüpfungspunkt für die Haftung des L kommt aber ein Unterlassen des L in Betracht. L hat die Fahrbewegung des Lkw nicht überwacht, weil er am Steuer eingeschlafen ist. Ein solches Unterlassen ist allerdings nur dann rechtlich relevant, wenn eine Pflicht zum Tun bestand und L hiergegen verstoßen hat, obwohl es ihm möglich gewesen wäre, pflichtgemäß zu handeln.

#### aa) Bestehen und Verletzung einer deliktischen Sorgfaltspflicht (Verkehrspflicht)

Diese Pflicht folgt hier zwar nicht schon aus der nur inter partes wirkenden Vertragsklausel. Sie könnte sich aber daraus ergeben, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle – wie den Betrieb eines Kfz<sup>12</sup> – eröffnet, diese auch zu überwachen hat.

<sup>11</sup> Vgl. zur umstrittenen Behandlung psychischer Verletzungen z. B. MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 177–184.

<sup>12</sup> Am 30. März 2017 stimmten die Fraktionen von CDU/CSU und SPD einem Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 18/11300) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (BT-Drs. 18/11776) zu.

Ob sich eine solche Verkehrspflicht schon aus den Generalklauseln in § 1 Abs. 1, 2 StVO – dann in Gestalt eines Schutzgesetzes i. S. d. § 823 Abs. 2 BGB – ergibt, ist in methodischer Hinsicht fragwürdig.<sup>13</sup> Es erscheint daher vorzugswürdig, eine etwaige Verkehrspflicht aus § 823 Abs. 1 BGB zu entwickeln.

Gegen eine solche Sicherungspflicht spricht zunächst, dass L mit der Produktbeschreibung »Autopilot« suggeriert wird, er sei nur noch Passagier im eigenen Kfz. Dass (US-amerikanische) Hersteller zum Teil Beta-Softwareversionen verwenden, muss einem uninformierten und fachlich unkundigen Kunden zudem in seiner Bedeutung nicht bewusst sein. Für eine Sicherungspflicht spricht allerdings, dass das automatisierte Fahren eine vergleichsweise junge technische Entwicklung ist und gerade wegen der geringen praktischen Erfahrung im Umgang mit ihr noch besonders gefährlich ist. Wer sich neuester Technik bedient, ist deshalb zu besonderer Vorsicht aufgerufen und sollte sich nicht blindlings auf die Technik verlassen.

Hiergegen hat L verstoßen, indem er eingeschlafen ist und infolgedessen die Fahrbewegung des Lkw nicht überwacht hat.

#### bb) Vorwerfbarkeit der Verletzung dieser deliktischen Sorgfaltspflicht

Fraglich ist, ob L dieser Pflichtverstoß auch vorwerfbar ist. Das ist dann der Fall, wenn er fahrlässig gehandelt hat (§ 276 Abs. 2 BGB).

Selbst wenn man die Fahrlässigkeit nach subjektiven Gesichtspunkten bestimmen wollte, ist hier nicht ersichtlich, weshalb L in persönlich-individueller Hinsicht nicht in der Lage gewesen sein sollte, die Fahrbewegung des Lkw zu überwachen. Dass L eingeschlafen ist, rechtfertigt jedenfalls keine andere Beurteilung. Denn der in § 827

§ 1 b) der mittlerweile in Kraft getretenen Neufassung des StVG sieht für Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierten Systemen vor, dass der Fahrer verpflichtet ist, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn er vom System dazu aufgefordert wird, oder sein Eingreifen offensichtlich notwendig wird. Damit wird zunächst klargestellt, dass der Fahrer trotz automatisierter Fahrfunktion Fahrzeugführer bleibt und (noch) nicht zum schlichten Passagier in seinem Fahrzeug wird (s. BT-Drs. 18/11300, S. 14). Zudem wird man darin ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB sehen können. Der Annahme einer Verkehrspflicht (§ 823 Abs. 1 BGB) steht das freilich nicht entgegen.

<sup>13</sup> § 1 Abs. 2 StVO ist jedenfalls zugleich Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB, so BHHJJ/Heß, 24. Aufl. 2016, § 1 StVO Rn. 4. Zur dogmatischen Einordnung der Verkehrs(sicherungs)plichten und zur Abgrenzung von Schutzgesetzen instruktiv Staudinger/Hager (2017), § 823 BGB Rn. E4f. Zur Beziehung zur Gefährdungshaftung zudem MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 403.

Abs. 1 S. 2 BGB verankerte Rechtsgedanke zeigt, dass sich L der Haftung nicht schon deshalb entziehen kann, weil er schlafend nicht in der Lage gewesen wäre, das Fahrzeug zu überwachen.

Unter objektivierenden Gesichtspunkten ist entscheidend, ob der Verkehrskreis der Lkw-Fahrer oder der Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen das Fahrzeug hätten überwachen können, was hier zu bejahen ist. Es kann damit dahinstehen, ob der objektive Fahrlässigkeitsbegriff im Zivilrecht von einem subjektiven abgelöst werden sollte.<sup>14</sup>

### c) Haftungsbegründende Kausalität

Fraglich ist, ob die pflichtwidrig unterlassene Überwachung des Lkw für die Verletzungen an Körper, Gesundheit, Freiheit und Eigentum des P äquivalent<sup>15</sup> kausal war.

Das ist zu bejahen. Denn wäre L nicht am Steuer eingeschlafen und hätte er die Fahrbewegung überwacht, hätte er – wäre er ein Idealfahrer – den Autopiloten manuell übersteuert und auf den Fuß- und Radweg fahren können. Der Notstandsalgorithmus hätte nicht eingegriffen; ein Zusammenstoß mit dem Pkw des P wäre unterblieben und infolgedessen sowohl die körperlichen als auch psychischen Verletzungen sowie die Beschädigung seines Pkw.

Fraglich bleibt, ob das Eingreifen der Software und die damit verbundene Fehlprogrammierung den Kausalzusammenhang zu Gunsten des L unterbrechen. Problematisch ist bereits, dass eine Software nicht wie ein Mensch willentlich eingreifen kann, sondern durch von Menschen erstellte Algorithmen gelenkt wird. Diese Frage kann aber dahinstehen, wenn eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs schon dann ausschiede, wenn ein Mensch, etwa ein Beifahrer des L, irrtümlich eingegriffen hätte.

Ob ein Dritter den Kausalzusammenhang unterbricht, lässt sich anhand von drei Kriterien beurteilen:<sup>16</sup> erstens

<sup>14</sup> Zu dieser klassischen Streitfrage m. w. N. z. B. MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 38–45.

<sup>15</sup> Es ist umstritten, ob man insbesondere beim fahrlässigen Delikt im Rahmen der haftungsbegründenden Kausalität i. S. d. § 823 Abs. 1 BGB neben der Äquivalenzprüfung auch die Adäquanz, die Schutzzwecklehre und die objektive Zurechnung (sog. wertende Betrachtung, siehe Fn. 19) prüfen muss. Hiergegen spricht, dass zumindest Aspekte der Adäquanzprüfung in der Pflichtwidrigkeitsprüfung aufgegangen sind. Insoweit wäre eine Prüfung redundant. So wohl MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 70, siehe aber zur Schutzzwecklehre Rn. 71, 452. Anders verfährt z. B. Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 23.

<sup>16</sup> Die Kriterien, die zur Beurteilung herangezogen werden können, sind umstritten; siehe hierzu Staudinger/Schiemann (2017), § 249

danach, ob der Erstverursacher (hier L) den Zweiteingriff herausgefordert hat, zweitens anhand der Frage, ob der Zweiteingriff noch das Schadensrisiko des Ersteingriffs verwirklicht, und drittens nach der Zweckbeziehung von Zweit- und Ersteingriff.

Der Notstandsalgorithmus griff nur ein, weil L schlief und weder durch akustische noch optische Signale aufwachte. Das Risiko, das für andere Verkehrsteilnehmer entsteht, wenn ein Fahrer einschläft, sollte also durch den Notstandsalgorithmus gerade abgemildert werden. Damit hat L durch sein Verhalten das Eingreifen der Software nicht nur herausgefordert, sondern im Zusammenprall mit dem Pkw hat sich genau das Schadensrisiko, das im Allgemeinen beim Einschlafen am Steuer besteht, realisiert. Schließlich sollte die Software (man denke sich einen eingreifenden Beifahrer, der sich irrt) genau dieses von L geschaffene Risiko verhindern. Insoweit bezog sich das Eingreifen der Software noch auf das Fehlverhalten des L. Anders wäre es zu beurteilen, wenn Hacker mit anderer Zielsetzung die Steuerung des Wagens übernommen hätten, als L schlief.

Der Kausalzusammenhang zwischen dem pflichtwidrigen Verhalten des L und dem Zusammenprall mit dem Pkw des P ist mithin nicht unterbrochen.

### d) Keine Rechtfertigungsgründe<sup>17</sup>

Fraglich ist, ob die von L pflichtwidrig und kausal verursachte Eigentumsverletzung nach § 904 S. 1 BGB gerechtfertigt ist.

Eine gegenwärtige Gefahr für Personen auf dem Rad- und Fußgängerweg drohte nicht, da sich dort keine Personen befanden. Insoweit bestand objektiv keine Notstandssituation. Lediglich aufgrund des Zusammentreffens zweier Fehlprogrammierungen ging die Software davon aus, dass Personen auf dem Weg bedroht seien. Der Lkw wurde deshalb in Richtung des Pkw von P gelenkt.

Dass der schlafende L sich gar nicht der scheinbaren Notstandslage bewusst war, spielt für die Frage, ob eine Notstandslage bestand, keine Rolle. Es kann daher auch dahinstehen, ob im softwaregesteuerten Zufahren auf den Pkw überhaupt eine Handlung des L lag.

BGB Rn. 58–63. In der Klausur ist m. E. vor allem wichtig, dass man argumentiert und dabei sorgfältig abwägt.

<sup>17</sup> Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, dass in der Pflichtwidrigkeit der Handlung Elemente der Rechtswidrigkeit antizipiert werden, muss man die Rechtswidrigkeit *insoweit* nicht mehr gesondert prüfen. Man kann hier aber das Vorliegen von Rechtfertigungsgründen prüfen. Vertretbar wäre es auch, diese Prüfung im Rahmen der Pflichtwidrigkeit der Handlung vorzunehmen.

Da keine Notstandslage besteht, scheiden zudem eine rechtfertigende Pflichtenkollision und eine Rechtfertigung nach § 34 StGB aus. § 228 S. 1 BGB greift hier nicht ein, weil vom Pkw des P keine Gefahr ausging.

Mithin greifen keine Rechtfertigungsgründe zugunsten des L ein. Die von ihm pflichtwidrig und kausal verursachten Verletzungen der Gesundheit, des Körpers, der Freiheit und des Eigentums des P sind damit endgültig rechtswidrig.

Dass sich die Software über die Notstandslage geirrt hat (also strafrechtlich gewendet einem Erlaubnistatbestandsirrtum unterlag, wäre sie ein Mensch), wirkt sich hier weder auf das Rechtswidrigkeitsurteil noch auf den Vorwurf der pflichtwidrig unterlassenen Überwachung des Lkw aus. Denn ein solcher Irrtum, könnte er dem L zugutekommen, würde jedenfalls den Vorwurf, sich fahrlässig über die notstandsrelevanten Umstände geirrt zu haben, nicht entfallen lassen.<sup>18</sup>

#### e) Schaden

P steht nach dem Unfall vermögensmäßig schlechter als zuvor. Da die versicherungsrechtlichen Vorschriften in § 116 Abs. 1 SGB X bzw. §§ 194 Abs. 1 S. 1, 86 Abs. 1 S. 1 VVG nach dem Bearbeitervermerk außen vor bleiben, treffen den P auch die Behandlungskosten im Krankenhaus. Mit Blick auf die Kosten für die Befreiung des P aus seinem Pkw wurde zwar noch nicht aus dem mittlerweile bestandskräftigen Kostenbescheid gegen P vollstreckt. Aber die Vollstreckung wäre jedenfalls grundsätzlich nach §§ 2, 13 LVwVG Baden-Württemberg möglich. Insoweit hat sich seine vermögensmäßige Situation jedenfalls verschlechtert. Ob der Kostenbescheid materiell rechtmäßig gegen P erging, ist für die Schadensfeststellung unerheblich.

#### f) Haftungsausfüllende Kausalität

Fraglich ist, ob zwischen allen vermögensmäßigen Schäden und den erlittenen Verletzungen an Körper, Gesundheit, Freiheit und Eigentum jeweils ein haftungsrechtlich ausreichender Kausalnexus besteht.

Dies ist dann der Fall, wenn neben einer Äquivalenzbeziehung jeweils ein adäquater Zusammenhang besteht, und zudem der Ersatz des jeweiligen Schadenspostens vom Schutzzweck oder sachlichen Schutzbereich der Überwachungspflicht (vgl. I. 3 b aa), gedeckt ist. Des Wei-

<sup>18</sup> Die wohl ganz überwiegende Auffassung im Zivilrecht nimmt an, dass bei einem Erlaubnistatbestandsirrtum der zivilrechtliche Fahrlässigkeitsvorwurf nicht entfällt, siehe dazu m. w. N. BeckOGK/Lakkis (Stand: 1. 4. 2017), § 904 BGB Rn. 85.

teren muss der Schaden auch im Hinblick auf die Umstände des Einzelfalls objektiv zurechenbar sein.<sup>19</sup>

Dies trifft jedenfalls für die **Behandlungskosten** im Krankenhaus (8.000 Euro) und die **Sachschäden** am Pkw (50.000 Euro) sowie für die **Bergungskosten**<sup>20</sup> i.H.v. 12.000 Euro, die dem P durch Kostenbescheid auferlegt wurden, zu. Dabei dient die in § 823 Abs. 1 BGB anzusetzende Überwachungspflicht (vgl. I. 3 b aa) nicht nur präventiv der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs, sondern soll zugleich vor Personen- und Sachschäden und daraus entstehenden Vermögensschäden schützen, die entstehen, wenn wie hier ein Verkehrsteilnehmer die Spielregeln im Straßenverkehr missachtet.<sup>21</sup>

Begreift man, wie hier unter I. 3. a) vertreten, die Panikattacken als eine Gesundheitsverletzung sind die **psychotherapeutischen Behandlungskosten** (4.000 Euro) eine adäquate Folge der psychischen Erkrankung und vom Schutzzweck des § 1 Abs. 1, 2 StVO gedeckt. Für eine Haftungsbegrenzung im Einzelfall (objektive Zurechnung) besteht ebenso wenig Anlass.

Mithin sind alle Schadensposten im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB ersatzfähig.

<sup>19</sup> Die Begriffe *Kausalität* und *objektive Zurechnung* werden im Zivilrecht häufig ohne nähere Reflektion synonym gebraucht. Was bei den jeweiligen Kausalitäts- und Zurechnungserwägungen *methodisch* geschieht, wird fast nie erläutert. Das beruht zum Teil darauf, dass der Begriff der objektiven Zurechnung mittlerweile in Rechtstexten omnipräsent und inhaltlich konturenlos geworden ist. Die Rechtsprechung prüft die Kausalität meist in einem dreistufigen Filter aus Adäquanz, Schutzzwecklehre und objektiver Zurechnung, wobei sie letztere sprachlich mit einer sog. wertenden Betrachtung gleichsetzt und als eine letzte Haftungsbremse im Einzelfall begreift, siehe nur die hierzu grundlegende Grünstreifen-Entscheidung des BGH aus dem Jahre 1972 (BGHZ 58, 162). All diese Fragen sind Gegenstand eines laufenden Forschungsprojekts.

<sup>20</sup> Man könnte hier die umstrittene Frage aufwerfen, ob es in der Eingriffsverwaltung mit dem Vorbehalt des Gesetzes vereinbar ist, wenn auf zivilrechtlichem Wege (bestandskräftige, aber ggf. rechtswidrige) Verwaltungsakte teilweise »revidiert« werden. Diese Frage wird vor allem im Zusammenhang mit einer analogen Anwendung des § 426 Abs. 1 BGB (polizeirechtliche Störer als Gesamtschuldner) diskutiert. Sie wird aber nur dann relevant, wenn das Zivilrecht gar keine Ausgleichsansprüche bereithält. Das ist hier gerade nicht der Fall. Da gegen P aus dem VA nicht vollstreckt wurde, kommt weder ein Anspruch aus §§ 683 S. 1, 670 BGB noch aus § 812 Abs. 1 S. 1 2. Var. BGB (Rückgriffskondition) in Betracht (siehe bereits unter I. 2.).

<sup>21</sup> Vgl. MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 459.

**g) Endergebnis**

P kann von L Ersatz aller Schadensposten in einer Höhe von insgesamt 74.000 Euro aus § 823 Abs. 1 BGB verlangen.

**4. § 18 Abs. 1 StVG (Fahrerhaftung)**

Fraglich ist, ob P von L auch aus § 18 Abs. 1 StVG Schadensersatz verlangen kann.

**a) Kfz und Rechtsgutsverletzung**

Beim Lkw handelt es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG. Ein Ausnahmetatbestand nach § 8 StVG liegt nicht vor. Gegeben ist ferner eine Rechtsgutsverletzung, hier in Gestalt von Sach- und Körperverletzung.

**b) L als Fahrzeugführer**

Fraglich ist, ob L trotz Vollautomatisierung<sup>22</sup> der Fahrzeugbewegungen noch Fahrzeugführer ist.<sup>23</sup>

Ein Fahrzeug führt, wer es in eigener Verantwortung und willentlich in Betrieb setzt und hält.<sup>24</sup> Zwar wird hier die tatsächliche Fahrzeugbewegung nicht von L beherrscht. Sie ist aber jederzeit manuell übersteuerbar oder kann deaktiviert werden. Indem der Fahrer nicht eingreift, billigt er die gegenwärtige, von der Software gesteuerte Fahrzeugbewegung des Fahrzeuges und hält es in Betrieb. Da für ihn die Möglichkeit zur manuellen Übersteuerung oder Deaktivierung besteht, ist die Fahrzeugbewegung jederzeit von ihm beherrschbar. Die tatsächliche Fahrzeugbewegung ist daher immer noch willentlich vom Fahrer getragen. Dass L eingeschlafen ist, ändert daran nichts, wie der in der § 827 Abs. 1 S. 2 BGB verankerte Rechtsgedanke zeigt. Denn in diesen Zustand hat sich L pflichtwidrig versetzt. L ist daher trotz aktivierter vollautomatisierter Fahrfunktion Fahrzeugführer des Lkw.

<sup>22</sup> Zur Definition siehe jetzt den neu eingeführten § 1 a) StVG.

<sup>23</sup> Der 53. Verkehrsgerichtstag in Goslar hat z.B. empfohlen, den Fahrer ab dem hochautomatisierten Fahrbetrieb von der Fahrerhaftung freizustellen, sofern der Fahrer die Fahrfunktion ordnungsgemäß gebraucht. In der Literatur wurde dieser Vorschlag sehr kontrovers aufgegriffen.

<sup>24</sup> Siehe übersichtlich zusammenfassend zu den Kriterien der Rechtsprechung Schrader, NJW 2015, 3537, 3538 f.

**c) Zusammenhang mit der abstrakten Betriebsgefahr<sup>25</sup>**

Die Verletzungen an Körper und Pkw des P müssen nach § 18 Abs. 1 S. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 StVG bei dem Betrieb des Lkw entstanden sein, es muss sich also die typische Betriebsgefahr realisiert haben. Dies gilt ebenso für die aus diesen Verletzungen resultierenden vermögensmäßigen Einbußen des P. Dass P einen Vermögensschaden erlitten hat, wurde bereits unter I. 3. d) festgestellt. Ein zeitlicher und örtlicher Zusammenhang bestand. Gegen einen sachlichen Zusammenhang mit dem Betriebsvorgang spricht nicht, dass der Lkw von einer Software gesteuert wurde. Die Fehlprogrammierung zeigt vielmehr die Gefahren, die mit dem Betrieb autonomer Fahrzeuge verbunden sein können. Die typische Betriebsgefahr von Fahrzeugen mit umfangreichen, aber noch nicht voll ausgereiften autonomen Steuerungssystemen hat sich hier mithin in der Körperverletzung des P und der Sachbeschädigung realisiert.

Für die Ersatzfähigkeit der einzelnen Schadensposten ergibt sich keine zu unter I. 3. f) angeführte abweichende Beurteilung. Ersatzfähig sind insgesamt 74.000 Euro.

**d) Kein Haftungsausschluss**

Die Voraussetzungen der § 8 Nr. 2, 3 StVG sind hier allesamt nicht gegeben. Ein Haftungsausschluss kommt daher nicht in Betracht.

**e) Haftungsverteilung nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 2 StVG (Ermittlung der konkreten Betriebsgefahr)**

Ein vollständiger Haftungsausschluss nach §§ 18 Abs. 3, 17 Abs. 3 StVG greift hier jedenfalls nicht ein. Fraglich ist allerdings, ob der Verursachungsbeitrag des Fahrers L hier so prägend und wesentlich war, dass derjenige des P vollständig in den Hintergrund tritt und L allein verantwortlich ist. Hierfür spricht, dass P lediglich zur falschen Zeit am falschen Ort war. P hat sich durchweg richtig verhalten. Eine Quotelung zu Lasten von P scheidet daher aus.

**f) Keine Exkulpation nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG**

Wie bereits unter I. 3. b) bb) festgestellt wurde, hat L fahrlässig gehandelt. Eine Exkulpation scheidet aus.

<sup>25</sup> Bei der Gefährdungshaftung ist man sich einig, dass es auf die Vorhersehbarkeit von Folgen im Sinne der Adäquanzformel nicht ankommt; so BGH NJW 1982, 2669 und jüngst BGH NZV 2017, 176, 177 Rn. 11; Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 18, 25.

**g) Ergebnis**

P kann von L aus § 18 Abs. 1 StVG Ersatz von insgesamt 74.000 Euro verlangen.

**5. § 7 Abs. 1 StVG (Halterhaftung)**

Da L zugleich Halter des Lkw ist, ergibt sich hier keine zur Fahrerhaftung aus § 18 Abs. 1 StVG in der Sache abweichende Beurteilung. Auf ein Verschulden des L kommt es freilich im Rahmen des § 7 Abs. 1 StVG (Gefährdungshaftung) nicht an.<sup>26</sup>

**6. § 904 S. 2 BGB analog**

Fraglich ist, ob P als Eigentümer des Pkw von L Ersatz des Sachschadens am Pkw aus § 904 S. 2 BGB verlangen kann. Da vorliegend keine Notstandslage gegeben ist, kommt allenfalls eine analoge Anwendung der Norm in Betracht. Hierzu bedarf es einer planwidrigen Regelungslücke im Gesetz und einer vergleichbaren Interessenlage.

Den §§ 16, 17 StGB vergleichbare Regeln oder solche zu Irrtümern über die Voraussetzungen der Rechtfertigungsgründe hält das BGB nicht bereit. Insoweit scheidet eine planwidrige Regelungslücke zumindest nicht von vorneherein aus.<sup>27</sup> Für eine vergleichbare Interesselage zwischen einem Eingreifen bei tatsächlichem und nur scheinbarem Notstand spricht, dass die Rechtsgüter des Eigentümers im Falle eines Putativnotstands sogar unnötigerweise verletzt wurden und der Eigentümer gerade dann besonders schutzwürdig erscheint; zumal der parallel bestehende Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB wegen fahrlässigen Verhaltens des L höhere Anforderungen an die Darle-

<sup>26</sup> An den Haftungsausschluss wegen höherer Gewalt nach § 7 Abs. 2 StVG kann man vor allem bei Hackerangriffen auf ein vernetztes und ggf. autonom gesteuertes Fahrzeug denken, siehe dazu bereits I. 3. c). Wird man allerdings lediglich wie vorgesehen vom Fahrsystem gesteuert, liegt hierin keine höhere Gewalt. Dabei muss es sich u. a. um ein nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbares Ereignis handeln. Wer einen Autopiloten einsetzt, weiß, dass das Fahrzeug von einer Software einschließlich aller Fehlerquellen gelenkt wird. Gleiches gilt auch für den Einwand nach § 17 Abs. 3 StVG. Das vollautomatisierte Fahrsystem ist gerade Teil des Lkw.

<sup>27</sup> Um die Planwidrigkeit festzustellen, sollten sich in den Gesetzesmaterialien zu § 904 BGB keine Hinweise finden lassen, wonach der Gesetzgeber genau den hier diskutierten Fall nicht geregelt wissen wollte (Bestimmung der Planwidrigkeit nach subjektiv-historischer Auslegung). Auf diese Materialien kann man aber in der Klausursituation nicht zurückgreifen. Man sollte daher m. E. das gefundene Ergebnis, sofern eine analoge Anwendung bejaht wird, unter den Vorbehalt einer planwidrigen Regelungslücke stellen.

gungs- und Beweislast des geschädigten Eigentümers P stellt.<sup>28</sup>

Mithin kann P von L Ersatz des Sachschadens am Pkw (50.000 Euro) aus § 904 S. 2 BGB analog verlangen.

**II. Ansprüche gegen Hersteller T AG****1. §§ 434 Abs. 1 S. 2 Nr. 2, 437 Nr. 3, 280 Abs. 1 BGB i. V. m. den Grundsätzen des Vertrags mit Schutzwirkungen zugunsten Dritter**

P kann von T Schadensersatz aus §§ 434, 437 Nr. 3, 280 Abs. 1 BGB verlangen, wenn vom Kaufvertrag als Sonderbeziehung zwischen L und T Schutzwirkungen zu Gunsten des P ausgehen.

P kommt nun zwar bestimmungsgemäß mit der Hauptleistungspflicht des T, dem L einen sachmangelfreien Lkw zu liefern, in Berührung. Allerdings ist ein Interesse des L an der Einbeziehung des P in den Vertrag nicht erkennbar.

Ein Anspruch auf Schadensersatz aus §§ 434, 437 Nr. 3, 280 Abs. 1 BGB scheidet daher aus.

**2. § 823 Abs. 1 BGB (Produzentenhaftung)<sup>29</sup>**

Fraglich ist, ob P von T Ersatz der entstandenen Schäden aus § 823 Abs. 1 BGB i. V. m. den Grundsätzen der Produzentenhaftung verlangen kann. Dass die T AG als juristische Person haftbar gemacht werden kann, folgt aus §§ 1 Abs. 1, 78 Abs. 1 AktG.

**a) Rechtsgutsverletzungen**

Siehe bereits unter I. 3 a).

<sup>28</sup> Die analoge Anwendung des § 904 S. 2 BGB ist umstritten. Eine analoge Anwendung beim schuldhaften Irrtum lehnen mit Verweis auf andere Haftungsgründe z. B. ab: MüKo/Brückner, 7. Aufl. 2017, § 904 BGB Rn. 26; BeckOK/Fritzsche (Stand: 1. 2. 2017), § 904 BGB Rn. 24; Canaris, JZ 1971, 399, 399; BeckOGK/Lakkis (Stand: 1. 4. 2017), § 904 BGB Rn. 85.

<sup>29</sup> Neben der in § 823 Abs. 1 BGB angesiedelten Produzentenhaftung kann man einen Anspruch aus § 831 Abs. 1 BGB anprüfen; § 31 BGB analog ist hingegen keine eigene Anspruchsgrundlage [so BGH NJW 1987, 1193, 1194, sub 3c) (= BGHZ 99, 298)]. Anhaltspunkte für eine Entlastung nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB enthält der Sachverhalt allerdings nicht; zur Rolle des § 831 BGB neben der Produzentenhaftung siehe MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 778.

**b) Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produkts**

Nach den Grundsätzen der Produzentenhaftung gründet das haftungsauslösende Moment auf dem Herstellen und Inverkehrbringen von fehlerhaften Produkten.<sup>30</sup>

Haftungsrechtlich relevante Produktfehler sind Konstruktions-, Fabrikations- und Instruktionsfehler sowie Fehler bei der nachgelagerten Produktbeobachtung.

Hier kommt ein Konstruktionsfehler in Betracht. Dieser liegt dann vor, wenn das Produkt bereits nach seiner Konstruktion nicht den berechtigten Sicherheitserwartungen eines durchschnittlichen Benutzers entspricht. Die berechtigten Erwartungen richten sich danach, was nach dem Stand von Wissenschaft und Technik im Zeitpunkt des Inverkehrbringens von einem Produkt erwartet werden kann.

Vorliegend weist die Software des Autopiloten zwei serienmäßige Programmierungsfehler auf, die beide nach dem Stand von Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt der Programmierung hätten verhindert werden können. Hier kann sich T auch nicht entlasten. Insoweit liegt ein objektiv pflichtwidriges und fahrlässiges Handeln (§ 276 Abs. 2 BGB) vor. Ein solches würde aber nach der modifizierten Beweislastverteilung im Rahmen der Produzentenhaftung ohnehin zulasten des Produzenten widerleglich vermutet werden.<sup>31</sup>

Bei den Fehlern handelt es sich um die Fehlsteuerung der Sensoren bei Umwelteinflüssen (Softwarefehler I) und die fehlende Einbeziehung der Wahrscheinlichkeit, dass sich im Straßenverkehr auch in unbewegten Objekten Menschen befinden können (Softwarefehler II).

Auch wenn T dem L vertraglich eine Überwachungspflicht auferlegt hat, kann man daraus nicht einfach schließen, dass die berechtigten Sicherheitserwartungen derart heruntergeschraubt werden können, dass ein Nutzer des Autopiloten mit Softwarefehlern der hier vorliegen-

den Art zu rechnen braucht. Die Tatsache, dass der Autopilot eine Notstandslösung bereithält, zeigt vielmehr, dass selbst solche Situationen durch die Software gesteuert werden sollten, in denen der Fahrer nicht manuell eingreift, also seiner Überwachungspflicht gerade nicht nachkommt.

Folglich hat T in objektiv pflichtwidriger und vorwerfbarer Weise ein fehlerhaftes Produkt in den Verkehr gebracht.

**c) Haftungsbegründende Kausalität**

Unter Adäquanz- und Schutzzweckgesichtspunkten besteht ein ausreichender Kausalzusammenhang, so dass auch dahinstehen kann, ob diese im Rahmen der haftungsbegründenden Kausalität überhaupt zu erörtern sind.

Hier ist aber spiegelbildlich zu I. 3. b) fraglich, ob der Kausalzusammenhang dadurch unterbrochen wird, dass L fahrlässig und rechtswidrig seine Überwachungspflicht verletzt und damit das Eingreifen des Notstandsalgorithmus überhaupt erst möglich macht. Gerade weil aber der Notstandsalgorithmus eingreift, wenn nicht manuell übersteuert wird, ist erkennbar, dass der Hersteller genau diese Situation antizipiert hat. Aus Sicht des Herstellers war der Handlungsverlauf also keineswegs zufällig. Insoweit realisiert sich der Konstruktionsfehler und das darin angelegte Schadensrisiko. Der Kausalzusammenhang ist mithin nicht unterbrochen.

**d) Schaden und Haftungsausfüllende Kausalität**

Zum Schaden siehe bereits unter I. 3. e); zur Haftungsausfüllung siehe I. 3. f).

**e) Endergebnis**

P kann von T Schadensersatz in Höhe von 74.000 Euro verlangen. T und L haften gegenüber P nach § 840 Abs. 1 BGB als Gesamtschuldner.

**2. § 18 Abs. 1 StVG (Quasi-Fahrerhaftung)**

Fraglich ist, ob P gegen T aus § 18 Abs. 1 StVG vorgehen kann. Dazu müsste man die T AG als Fahrzeugführerin (Quasi-Fahrer) betrachten.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Im tatsächlichen Sinn kann die T als AG und damit juristische Person selbst weder ein fehlerhaftes Produkt herstellen, noch ein solches in den Verkehr bringen. Dies können nur ihre Leitungsorgane und Mitarbeiter. Dennoch operiert man im Rahmen der Produzentenhaftung nicht mit § 31 BGB analog oder einer anders gearteten Zurechnungskette, etwa in Gestalt Programmierer – Leitungsorgan (Repräsentant) – juristische Person. Denn das deliktische Verhaltensgebot, keine sicherheitsbedenklichen Produkte in den Verkehr zu bringen, obwohl nach dem Stand von Wissenschaft und Technik ein anderer Sicherheitsstandard erreichbar gewesen wäre, ist unmittelbar an das Unternehmen adressiert. Dabei scheint man wohl jedenfalls bei der Produzentenhaftung implizit – und ungeachtet des § 831 BGB – das Verhalten natürlicher Personen aller Hierarchieebenen, die innerhalb und im Dienste des Unternehmens tätig sind, dem Unternehmen zuzurechnen. Siehe hierzu MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 95–110, insb. Rn. 108–110.

<sup>31</sup> Grundlegend hierzu die sog. Hühnerpest-Entscheidung (BGHZ 51, 91).

<sup>32</sup> Siehe hierzu m.w.N. BeckOGK/Walter (Stand: 15. 4. 2017), § 18 StVG Rn. 15.1.

Dieser rechtspolitisch motivierte Versuch, die Herstellerhaftung bei autonomen Fahrzeugen auszudehnen, würde in dogmatischer Hinsicht voraussetzen, den handlungsorientierten Begriff des Fahrzeugführers auf eine Art des Maschinenhandelns auszuweiten. Lehnt man dies ab, müsste man die Vorschrift in methodischer Hinsicht zumindest analog anwenden. Für eine Analogie bedürfte es aber einer Regelungslücke. Gegen eine solche spricht, dass mit der Produzenten- und Produkthaftung bereits Haftungsregime bereitstehen, die vor fehlerhaften in den Verkehr gebrachten Produkten schützen sollen.

Ein Anspruch aus § 18 Abs. 1 StVG kommt somit nicht in Betracht.

### 3. § 1 Abs. 1 ProdHaftG (Produkthaftung)

Fraglich ist, ob P auch aus § 1 Abs. 1 ProdHaftG gegen T vorgehen kann.

**Rechtsgutsverletzungen** sind hier in Gestalt von Körper-, Gesundheits- und Eigentumsverletzungen gegeben. (siehe bereits unter I. 3. a). Mit dem von T hergestellten Lkw handelt es sich zudem um ein **Produkt** nach § 2 ProdHaftG. Zu dessen **Fehlerhaftigkeit** im Sinne des § 3 ProdHaftG vgl. die Ausführungen zum Vorliegen eines Konstruktionsfehlers im Rahmen der Produzentenhaftung,<sup>33</sup> zum **Schaden** siehe bereits unter I. 3. e). Mit Blick auf die Sachschäden ist allerdings die Selbstbeteiligung von 500 Euro nach § 11 ProdHaftG zu beachten. Zum haftungsbegründenden und -ausfüllenden **Kausalzusammenhang** vgl. die Ausführungen unter I. 3. c) und f). Eine Haftungsinderung wegen des Fehlverhaltens des L scheidet nach § 5 Abs. 2 S. 1 ProdHaftG aus.

P kann von T aus § 1 Abs. 1 ProdHaftG Schadensersatz in Höhe von 73.500 Euro verlangen.

<sup>33</sup> In der Airbags-Entscheidung (NJW 2009, 2952, 2953, Rn. 12 = BGHZ 181, 253) hat der BGH klargestellt, dass das ProdHaftG »auf die Unterscheidung von Fabrikations-, Konstruktions- und Instruktionsfehlern, die im Rahmen der deliktischen Produkthaftung der Kategorisierung der konkreten Verkehrspflichten dient, (...) bei der Haftungsbegründung vielmehr Bezug (nimmt)« (vgl. dazu § 1 Abs. 2 Nr. 5, Abs. 3, § 3 Abs. 1 lit. a ProdHaftG).

### Aufgabe 2: Ansprüche der X gegen L<sup>34</sup>

**Hinweis:** In Aufgabe 2 liegt der Schwerpunkt auf der Frage, ob die herannahenden Autofahrer mit ihrem Handeln den Kausalzusammenhang zwischen Unfallgeschehen und den Sachschäden am Grünstreifen unterbrochen haben. Diese Frage stellt sich sowohl bei § 823 Abs. 1 BGB (haftungsbegründende Kausalität) als auch bei der Ermittlung des Zusammenhangs mit der abstrakten Betriebsgefahr im Rahmen von § 7 Abs. 1 und § 18 Abs. 1 S. 1 StVG. Aus Platzgründen wird die Frage nur mit Blick auf § 823 Abs. 1 BGB diskutiert.

Fraglich ist, ob X von L Ersatz der Kosten für die Behebung der Schäden am Grünstreifen aus **§ 823 Abs. 1 BGB** verlangen kann.

## I. Rechtsgutsverletzung

Der Grünstreifen wurde beschädigt. Es liegen mithin tatbestandliche Substanzverletzungen des Eigentums der X vor. Dass der Grünstreifen in öffentlichem Eigentum steht, schließt nicht aus, dass sich der Eigentümer auf privatrechtlichem Weg gegen Übergriffe schützt.<sup>35</sup>

## II. Pflichtwidrige Handlung

Die pflichtwidrige Handlung des L besteht darin, am Steuer eingeschlafen zu sein und infolgedessen den Lkw nicht ordnungsgemäß überwacht zu haben, als die vollautomatisierte Fahrfunktion aktiviert war, siehe bereits unter I. 3. b). Eine unsachgemäße Absicherung der Unfallstelle (vgl. § 15 StVO) lässt sich dem Sachverhalt jedenfalls nicht entnehmen.

<sup>34</sup> Ausgehend von der Haftungsverteilung zu Lasten des L in Aufgabe 1 werden hier nur Ansprüche gegen L geprüft. Wer in Aufgabe 1 anders gequotelt hat, muss hier zusätzlich Ansprüche gegen P anprüfen.

Mit Blick auf Hersteller T scheidet Ansprüche aus StVG nach ihrer vertretenen Auffassung von vorneherein aus, weil T weder als Halter noch als Quasi-Fahrer einzustufen ist. Gleiches gilt für einen Anspruch der X aus § 1 Abs. 1 ProdHaftG. Denn der beschädigte Grünstreifen ist nicht für den nach § 1 Abs. 1 S. 2 ProdHaftG erforderlichen »privaten Ge- oder Verbrauch« bestimmt. Anzudenken bleibt allein eine Produzentenhaftung. Sie ist zu verneinen, da der Kausalzusammenhang zwischen den Softwarefehlern und der Beschädigung des Grünstreifens unterbrochen wurde (vgl. dazu ausführlich unter III.).

<sup>35</sup> Siehe z. B. Lücke, Sachenrecht, 3. Aufl. 2014, Rn. 121. Vgl. zudem MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 218.

### III. Haftungsbegründende Kausalität

Fraglich bleibt, ob zwischen diesem pflichtwidrigen Handeln und der Eigentumsverletzung am Grünstreifen ein ausreichender Kausalnexus besteht.

Zwar liegt es nicht außerhalb jeglicher Lebenserfahrung, dass herannahende Autofahrer ungeduldig werden, deshalb den Grünstreifen passieren und diesen dann beschädigen. Ein adäquater Zusammenhang besteht mithin.

Fraglich bleibt aber, ob die im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB entwickelte Pflicht zur Überwachung des Lkw auch vor Beschädigungen des Grünstreifens, die Dritte willentlich herbeigeführt haben, schützen soll (Schutzzwecklehre).<sup>36</sup> Da die Pflicht zur Überwachung aus § 823 Abs. 1 BGB entwickelt wurde und nicht in einer davon unterscheidbaren Norm angesiedelt ist, erscheint es in methodischer Hinsicht vorzugswürdig, den Kausalzusammenhang anhand der auch richterrechtlich entwickelten und eher gefestigten Figur des unterbrochenen Kausalzusammenhangs,<sup>37</sup> des Herausforderungsgedankens<sup>38</sup> und des fortwirkenden Schadensrisikos des Ersteingriffs<sup>39</sup> zu ermitteln.<sup>40</sup> Eine Schutzzweckbestimmung wäre im

<sup>36</sup> Im Rahmen des § 7 Abs. 1 StVG müsste man sich fragen, ob ein Zusammenhang mit der Betriebsgefahr des Lkw bestand. Der BGH hat dies in einer fast identisch gelagerten Fallkonstellation bejaht, siehe BGHZ 58, 162 (sog. Grünstreifen-Entscheidung) (= NJW 1972, 904, 905). Ursprünglich hob sich die Schutzzwecklehre dadurch von der objektiven Zurechnung im Sinne von Karl Larenz ab, dass sie methodisch an die Auslegung des Gesetzes anknüpfte [so insbesondere von Caemmerer, Das Problem des Kausalzusammenhangs im Privatrecht (Freiburger Rektoratsrede), Freiburg 1956, S. 12f. mit Verweis auf Ernst Rabel], freilich ohne eine klare Grenzziehung zwischen § 823 Abs. 1 und 2 BGB (ausführlich) problematisiert zu haben. Anders verfährt heute aber wohl z. B. MüKo/Wagner, 7. Aufl. 2017, § 823 BGB Rn. 452–461, indem er einen funktionalen Schutzbereich des § 823 Abs. 1 BGB bestimmt. Vgl. zum methodischen Aspekt auch Medicus, JuS 2005, 289, 291.

<sup>37</sup> Siehe dazu z. B. Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 58 f.

<sup>38</sup> Siehe dazu ausf. z. B. Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 47–51.

<sup>39</sup> Siehe dazu BGH NJW 1989, 767, 768.

<sup>40</sup> Streitig ist, ob man eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs allein auf die innere Willensrichtung des Dritten stützen darf; so z. B. Larenz/Canaris, Schuldrecht BT II/2, 13. Aufl. 1994, § 76 III

Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB insoweit zirkulär, als sie lediglich einer näheren Präzisierung des Pflichtinhalts gleichkäme.<sup>41</sup>

**Hinweis:** Es ist selbstverständlich vertretbar, methodisch anders zu verfahren.

Die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs kann man anhand der Willensrichtung des Dritten bestimmen. So scheinen insbesondere vorsätzliche und rechtswidrige Eingriffe Dritter den Kausalnexus zu unterbrechen. Hier haben die herannahenden Autofahrer sowohl vorsätzlich als auch rechtswidrig gehandelt. Denn sie wollten mit dem Überqueren des Grünstreifens nicht etwa einen Auffahrunfall vermeiden, sondern lediglich schneller vorankommen. Zudem ist nicht ersichtlich, wie L die Autofahrer zum Überqueren des Grünstreifens herausgefordert haben sollte.<sup>42</sup> Das schlichte Liegenbleiben auf der Straße reicht hierfür nicht aus. Die Unfallstelle war vielmehr ordnungsgemäß abgesichert. Ferner spricht gegen ein Fortwirken des Schadensrisikos des Unfalls, dass es den Autofahrern nicht darum ging, einen Auffahrunfall zu vermeiden. Dieses Risiko wäre unmittelbar aus dem Unfall erwachsen. Die Kraftfahrer wollten lediglich schneller vorankommen. Insoweit unterscheidet sich der Unfallstau nicht von einem gewöhnlichen Stau.

Mithin liegt keine haftungsbegründende Kausalbeziehung vor.

### IV. Ergebnis

Die Stadt X kann von L aus § 823 Abs. 1 BGB somit keinen Ersatz der Reparaturkosten für den beschädigten Grünstreifen verlangen.

6c); anders hingegen Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 61.

<sup>41</sup> Vgl. hierzu Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB Rn. 32f.

<sup>42</sup> Zur sehr umstrittenen Fallgruppe der Herausforderungsfälle siehe Staudinger/Schiemann (2017), § 249 BGB insb. Rn. 48–51.