

## Auto ohne Fahrer



**MICHAEL HOCHSTRASSER**

PD Dr. iur., Rechtsanwalt, Winterthur

*Auf Hollywoods (Film-)Strassen verkehren seit Jahrzehnten selbstfahrende Autos. Heute lösen auch auf unseren Strassen Assistenzsysteme nach und nach den Fahrer ab. Die Frage lautet nicht, ob Computer dereinst den Fahrer ersetzen, sondern wann. Auch das Recht muss sich auf diese Entwicklung einstellen.*

In der amerikanischen Fernsehserie «Knight Rider» (produziert 1982 bis 1986) jagte «K.I.T.T.», ein umgebauter schwarzer Pontiac Firebird Trans Am, gemeinsam mit David Hasselhoff Verbrecher. K.I.T.T. konnte nicht nur denken und sprechen – er konnte auch selber fahren. Und bei Science-Fiction-Filmen gehören selbstfahrende Autos zum Standard, man denke nur an *Minority Report* (mit Tom Cruise, 2002) oder an *I, Robot* (mit Will Smith, 2004).

Zur Zeit von *Knight Rider* konnten echte Autobauer von selbstfahrenden Autos nur träumen. Inzwischen sind Fahrerassistenzsysteme Alltag: Es gibt Autos, die selbständig einparkieren. Modelle der Mercedes S-Klasse fahren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h selbständig im Kolonnenverkehr. BMW hat ein komplett selbstfahrendes Auto für 2020 angekündigt. Und Google berichtet, seine Testfahr-

zeuge hätten bereits über 1 Million Fahrkilometer zurückgelegt, unfallfrei.

Assistenzsysteme übernehmen nach und nach die Funktion des Fahrers, das komplett selbständige Fahren wird nur der letzte Schritt sein. Statistisch sind heute rund 90% der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen. Das wird ändern: Das selbstfahrende Auto reagiert schneller als der Mensch. Es trinkt nicht. Es ist nicht müde. Es diskutiert nicht mit dem Beifahrer. Und es lässt sich nicht von quengelnden Kindern ablenken. Dafür werden Programmier- und Systemfehler zu Unfällen führen, die es heute nicht gibt. Ob wir bereit sind, die neuen Verletzungs- und Todesfälle als Teil des Lebensrisikos zu akzeptieren, wenn die Zahl insgesamt sinkt, ist eine ethische Frage. Was aber bedeutet das für das Recht? Ist unser Recht fit für selbstfahrende Autos?

Das Strassenverkehrsgesetz statuiert eine Gefährdungshaftung des Halters (Art. 58 Abs. 1 SVG). Begründet ist sie in der besonderen Gefahr, die vom Betrieb eines Motorfahrzeugs ausgeht – der Tatsache, dass auch der sorgfältigste Fahrer nicht jeden Unfall

vermeiden kann. Führt der Betrieb des Motorfahrzeugs zu einem Unfall, kann der Halter nicht einwenden, ihn treffe kein Verschulden. Passt die Gefährdungshaftung auch auf das selbstfahrende Auto? Ich meine ja. Das selbstfahrende Auto stellt potentiell eine grosse Gefahr da. Der Halter zieht den Nutzen daraus, dass es selber fährt: Er lehnt sich zurück und liest ein Buch.

Die Gefährdungshaftung geht einher mit einer Versicherungspflicht. Art. 63 Abs. 1 SVG schreibt für jedes Motorfahrzeug, das in Verkehr gesetzt wird, eine obligatorische Haftpflichtversicherung vor. Und Art. 65 Abs. 1 SVG räumt dem Geschädigten ein unmittelbares Forderungsrecht gegen den Versicherer ein. Damit muss der Geschädigte nicht zuerst gegen den Halter vorgehen. Auch die obligatorische Haftpflichtversicherung und die *action directe* passen auf das selbstfahrende Auto.

Da der Unfall beim selbstfahrenden Auto nicht durch einen Fehler des Fahrers, sondern durch einen Fehler des Herstellers verursacht wird, sollte der Rückgriff des Versicherers auf den Hersteller möglich sein. Heute ist der



*K.I.T.T. und David Hasselhoff im Einsatz (Bild: NBC)*

Rückgriff nicht gewährleistet, wenn der Haftpflichtige ausschliesslich kausal haftet – wie der Hersteller nach der Produkthaftpflicht.<sup>1</sup> Daher ist *de lege ferenda* zu überlegen, dem Versicherer ein integrales Regressrecht einzuräumen.<sup>2</sup> So wie es bei der Totalrevision des VVG vorgesehen war, die aber vom Parlament zurückgewiesen wurde.<sup>3</sup>

Der Hersteller haftet in erster Linie aufgrund des Produkthaftpflichtgesetzes. Er haftet z.B., wenn das fehlerhafte Auto einen Fussgänger verletzt oder tötet. Fehlerhaft ist ein Produkt nach Art. 4 Abs. 1 PrHG, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man berechtigterweise erwarten darf. Wie viel Sicherheit aber darf man erwarten? Mit dem Bundesgericht ist ein strenger Massstab anzuwenden.<sup>4</sup> Der Hersteller hat nicht nur die nationalen und internationalen Normen (EN-Normen, ISO etc.) einzuhalten. Er hat sämtliche Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen, die nach dem Stand der Wissenschaft und Technik konstruktiv möglich sind. Er muss eingehende Test- und Prüfverfahren durchführen und sein Produkt auch nach dem Inverkehrbringen beobachten. Zu fordern ist ausserdem, dass das Auto den Passagier bei Störungen, etwa wenn ein Sensor nicht funktioniert, optisch oder akustisch warnt. Freilich darf man die Anforderungen nicht überspannen. Auch bei den heutigen, gelenkten Autos (und bei vielem anderen) verbleiben Risiken.

Praktisch wird der geschädigte Dritte (z.B. der angefahrene Fussgän-

ger) gegen den Halter bzw. dessen Haftpflichtversicherer vorgehen; die Gefährdungshaftung und der Direktanspruch sind für ihn vorteilhaft. Die Produkthaftpflicht des Herstellers spielt daher vor allem eine Rolle, wenn der Halter selber verletzt wird oder wenn der Versicherer, der den Geschädigten entschädigt hat, Rückgriff nimmt (vorausgesetzt, der Rückgriff funktioniert).

Der Halter kann auch gegen den Verkäufer vorgehen, indem er sich auf die kaufrechtliche Sachgewährleistung stützt. Voraussetzung ist ein Sachmangel. Ein solcher liegt vor, wenn das selbstfahrende Auto das vorausfahrende Fahrzeug nicht erkennt oder, wenn es dieses erkennt, aber nicht rechtzeitig bremst. Nicht immer ist die Situation aber so klar. Stellen Sie sich vor: Ein Kind springt unvermittelt auf die Strasse und der Weg reicht nicht mehr zum Bremsen. Angenommen, das selbstfahrende Auto weicht aus, kollidiert mit einer Strassenlaterne und der Passagier wird verletzt – stellt dann die Programmierung, die das Auto auf die Laterne statt auf das Kind zuhalten liess, einen Sachmangel dar?

Dutzende Kameras und Sensoren erfassen die Umwelt. Das vorausfahrende Fahrzeug, der Fussgänger auf dem Trottoir – sie alle werden aufgenommen und die Daten in der Blackbox des Autos gespeichert. Das ist eine Bearbeitung von Personendaten im Sinn von Art. 3 lit. a und e DSGVO. Sie dürfte durch die Verkehrssicherheit gerechtfertigt sein, jedenfalls soweit die Daten nur kurzfristig gespeichert werden.<sup>5</sup> Heikel wäre jedoch, wenn die Strafbehörden nach einem Unfall Zugriff auf diese Daten hätten, denn der Beschuldigte muss sich nicht selbst belasten.<sup>6</sup> Datenschutzrechtliche Fragen stellen sich, weil das Auto laufend

Daten empfängt und sendet: Es ruft Staumeldungen ab, kommuniziert mit anderen Autos und Ampeln. Ist ein Bauteil kaputt, wird die Information direkt an die Garage gesendet. Und das in der EU beschlossene Notrufsystem «eCall» setzt automatisch einen Notruf ab, sobald die Sensoren einen schweren Zusammenstoss registrieren.<sup>7</sup>

Bevor selbstfahrende Autos auf Schweizer Strassen rollen, muss aber erst das Zulassungsrecht ändern. Das SVG setzt nämlich voraus, dass jedes Fahrzeug einen Fahrer hat und dieser das Fahrzeug ständig beherrscht (Art. 31 Abs. 1). Der Fahrer darf das Steuerrad nicht loslassen (Art. 3 Abs. 3 VRV). Das selbstfahrende Auto wird aber gerade nicht gelenkt und nicht beherrscht. Vielmehr gibt der Passagier, bildlich gesprochen, das Steuer aus der Hand. Ein solches Auto könnte heute nicht zugelassen werden. Nötig ist eine Änderung des SVG. Ändern muss aber auch das Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr<sup>8</sup>, dem die Schweiz beigetreten ist und das ebenfalls einen Fahrer verlangt (vgl. Art. 8). Bestrebungen hierzu sind im Gang.<sup>9</sup> Das SVG wird vermutlich nachziehen.

Wie heisst es doch in Hollywood?  
Fortsetzung folgt.

<sup>1</sup> Das Bundesgericht behilft sich mit einem «Kniff», indem es Art. 72 VVG auf die Haftpflichtversicherung *analog* anwendet (BGE 116 II 645 ff., E. 2) und so den Rückgriff auf Kausalhaftpflichtige erlaubt.

<sup>2</sup> Ebenso ANDREA HAEFELI/ARNOLD RUSCH, Klagen gegen Fahrzeughersteller – vom kastenförmigen Range Rover und von fehlenden Airbags, HAVE 2014, 370 ff., 373 f.

<sup>3</sup> Vgl. Botschaft zur Totalrevision des VVG, BBl 2011 7780 f.; vgl. Amtl. Bull. NR 2012 2203 ff.; Amtl. Bull. SR 2013 261 ff.

<sup>4</sup> Vgl. das Urteil BGer 4C.307/2005 vom 25.1.2006, E. 3.2.

<sup>5</sup> FLORINA MELINDA MÜLLER, Roboter und Recht, AJP/PJA 2014, 595 ff., 606.

<sup>6</sup> Art. 113 Abs. 1 StPO; vgl. MÜLLER (FN 4), 606.

<sup>7</sup> Beschluss Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.5.2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. Nr. L 164 S. 6). Zu den datenschutzrechtlichen Bedenken BARBARA WIDMER, Im Notfall «eCall» und alles wird Gut!, digma 2014, 126 f.

<sup>8</sup> SR 0.741.10.

<sup>9</sup> Die Working Party on Road Traffic Safety der ECE hat vom 24.–26.3.2014 einer Änderung des Übk. zugestimmt. Künftig werden Systeme zum automatisierten Fahren zulässig sein, wenn sie vom Fahrer jederzeit überstimmt oder abgeschaltet werden können (ECE/Transp/WP.1/145, Report der 68. Session, Ziff. V.A und Annex). Ein vollständig selbstfahrendes Auto kann damit indes weiterhin nicht zugelassen werden.