



Foto: Fotolia/Wim Iliensfeld

PRODUKTHAFTUNG

Wenn die Technik versagt

Moderne Fahrerassistenzsysteme und neue Produkte, die sich aus der Vernetzung von Fahrzeugen ergeben, werfen ganz neue Fragen der Produkthaftung auf.

Ab März 2018 wird der automatische Notruf (E-Call) in Neufahrzeugen zur Pflicht. Ein im Fahrzeug verbauter Sensor muss dann im Falle eines Unfalls einen Notruf an die Rettungsstelle absetzen, die dann Sprechkontakt mit dem Fahrer aufnimmt. Wenn eine Kommunikation mit dem Fahrer nicht möglich ist, wird auf jeden Fall ein Rettungswagen losgeschickt. Die Standortdaten des Fahrzeugs hat das System längst automatisch übermittelt. Doch wer haftet, wenn der E-Call scheitert?

Folgender Fall könnte eintreten: Nach einem Unfall zu nächstlicher Stunde auf der Landstraße löst der E-Call-Sensor nicht aus. In der Folge wird der schwer verletzte Fahrer erst Stunden später zufällig entdeckt und trägt bleibende Schäden davon. Ärzte stellen fest, dass sich der Fahrer vollständig erholt hätte, wenn er zeitnah ärztliche Behandlung erhalten

hätte. Bei der technischen Untersuchung des E-Call-Sensors stellt sich heraus, dass der Sensor nicht ordnungsgemäß gearbeitet hat. Muss der Hersteller haften?

Viel Arbeit für Gutachter

„Ein klarer Fall für eine Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz“, erklärt Rechtsanwalt Marcus Sacré, Kanzlei Osborne Clarke. Anlässlich eines Vortrags zum Produkthaftungsrecht spielt der Experte mehrere Szenarien durch, die sich aus dem automatisierten Fahren und der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen ergeben könnten. Die Beweislast, dass der Sensor fehlerhaft war, liegt im geschilderten Fall übrigens beim Geschädigten. Hier könnte also viel Arbeit auf Gutachter zukommen.

Noch komplizierter wird es, wenn künftige Assistenzsysteme auf Daten zurückgreifen, die beispielsweise von Senso-



Rechtsanwalt
Marcus Sacré,
Kanzlei Osborne
Clarke

Foto: GDV

ren an der Autobahn ins Fahrzeug übertragen werden. Wer haftet, wenn die Daten zu einer fehlerhaften Reaktion der Fahrzeugsysteme führen? Ähnliche Fragen ergeben sich bei Ereignissen, die durch fehlerhafte Car-to-Car-Kommunikation ausgelöst werden, wenn beispielsweise das entgegenkommende Fahrzeug eine falsche Meldung sendet. Das dadurch entstehende Haftungsgeflecht lässt sich derzeit gar nicht abschätzen. *Dietmar Winkler*