

# Auswirkungen der Produkthaftungsnotelle auf das Haftungsgefüge in der Automobilindustrie

*Lennart Lutz\**

Die Produkthaftung knüpft im Falle des Kfz an ein sowohl formell als auch materiell hochreguliertes Produkt an: Damit ein Fahrzeug in Deutschland auf öffentlichen Straßen überhaupt benutzt werden darf, muss es gem. § 1 Abs. 1 StVG zugelassen sein - wesentliche Voraussetzung dafür ist eine technische Bauartgenehmigung, für Großserienfahrzeuge insbesondere die Typgenehmigung nach der EU-Rahmenverordnung 2018/858. Technisch-inhaltlich Anforderungen finden sich dabei noch in einigen weiteren EU-Rechtsakten, primär verweist die VO 2018/858 aber auf die sog. UNECE-Regelungen, die detaillierte technische Vorgaben für nahezu alle Fahrzeugsysteme enthalten. So adressiert beispielsweise die UNECE-Regelung 79 Lenkanlagen und die Regelung 157 automatisiertes Fahren auf der Autobahn.

Prinzipiell sind zwar produkthaftungsrechtliche Ansprüche aller an einem Unfall Beteiligten gegen den Hersteller möglich, insbesondere als Direktansprüche der Geschädigten oder als Regressforderungen der für die Ansprüche gegen Fahrer und Halter eingetretenen Versicherer.<sup>1</sup> Durch die engmaschigen regulatorisch-technischen Vorgaben war jedoch der produkthaftungsrechtliche Verantwortungsumfang des Herstellers materiell bislang relativ klar konturiert. Gewisse rechtliche Unsicherheiten entstehen insofern allerdings bereits *de lege lata* durch die zunehmende Fahrzeugautomatisierung, bei der das Fahrzeug sukzessive auch die Rolle des Fahrers übernimmt: In welchen Fällen, und insbesondere anhand welchen Vergleichsmaßstabs, der Hersteller hier haftungsrechtlich einstehen muss,

---

\* Dr. iur. Dipl.-Ing. Lennart S. Lutz ist Principal Legal Counsel bei der CARIAD SE. Der Beitrag gibt ausschließlich seine persönliche Meinung wieder und reflektiert nicht notwendigerweise die Ansichten seines Arbeitgebers.

1 Am Beispiel des automatisierten Fahrens dazu ausführlich etwa *L. Lutz*, Haftung am Beispiel automatisierter Fahrzeuge, in: M. Hartmann (Hrsg.), *KI & Recht kompakt*, Berlin 2020, S. 117 (119 ff.).

ist noch nicht ausjudiziert.<sup>2</sup> Mit Blick auf die Produkthaftungsnovelle stellt sich jedoch in besonderem Maße die Frage, ob sich die insofern bereits bestehende Unsicherheit zukünftig weiter vergrößert? Ein Überblick über die für die Automobilindustrie potenziell besonders relevanten Regelungen der novellierten Produkthaftungsrichtlinie 2024/2853 (nachfolgend ProdHaftRL 2024) soll im Folgenden gegeben werden.

#### A. OSS-Software

Auch in der Automobilindustrie kommt Software immer größere Bedeutung zu und das sog. Software Defined Vehicle ist längst Leitbild der technischen Entwicklung.<sup>3</sup> Die von der Richtlinie in diesem Bereich getroffenen Änderungen sind daher von hoher Relevanz:

So stellt Art. 4 Nr. 1 S. 2 a.E. ProdHaftRL ausdrücklich klar, dass zukünftig auch Software als Produkt anzusehen ist und beendet damit den unter der ProdHaftRL 1985 seit langem geführten Streit i.S.d. wohl bereits überwiegenden<sup>4</sup> Meinung. Bemerkenswerter ist daher, dass die ProdHaftRL 2024 in Art. 2 Nr. 2 freie und quelloffene Software von ihrem Anwendungsbereich ausnimmt, sofern sie außerhalb einer gewerblichen Tätigkeit entwickelt oder bereitgestellt wird. Prinzipiell handelt es sich insofern um eine sehr begrüßenswerte Neuregelung; schließlich wurden die Ausnahmen gem. § 1 Abs. 2 Nr. 3 ProdHaftG wohl mehrheitlich<sup>5</sup> schon länger als für OSS-Software unzureichend angesehen, da sie lediglich nicht für wirtschaftliche Zwecke oder im Rahmen beruflicher Tätigkeit hergestellte Produkte von der Produkthaftung ausnehmen. Welche Fälle der Normgeber allerdings von der Neuregelung umfasst sehen will, bleibt angesichts der wenig trennscharfen Formulierung im Vagen und wird bereits mit Blick

---

2 Dazu etwa *L. Lutz*, Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung, NJW 2015, 119 ff.; für eine weitreichendere Haftung des Herstellers *G. Wagner*, Produkthaftung für autonome Fahrzeuge – die zweite Spur der Straßenverkehrshaftung, NJW 2023, 1313 (1314, Rn. 4 ff.).

3 Dazu etwa <https://www.bosch-mobility.com/en/mobility-topics/software-defined-vehicle/>

4 Jew. auch m.w.N. etwa *I. Rebin* in: A. Spickhoff (Hrsg.), BeckOGK ProdHaftG, Stand: 01.02.2025, § 2, Rn. 52; *G. Wagner* in: F. Säcker/R. Rixecker/H. Oetker/B. Limperg (jew. Hrsg.), MüKo ProdHaftG, 9. Auflage, München 2024, § 2, Rn. 24.

5 M.w.N. *Wagner* (Fn. 4), § 2, Rn. 24 ff.

auf den Cyber Resilience Act kontrovers diskutiert,<sup>6</sup> der eine identische Wendung enthält.

Angesichts der in Erwägungsgrund 14 formulierten Ziele, durch OSS Forschung und Innovation auf dem Markt zu befördern, schiene es in jedem Fall sachgerecht, die Ausnahme weit auszulegen und auch auf Fälle zu erstrecken, in denen Unternehmen im eigenen Betrieb entwickelte Software für andere Projekte unentgeltlich als OSS zur Verfügung stellen. Dafür spricht auch der Wortlaut des Art. 2 Nr. 2, der es für die Ausnahme vom Anwendungsbereich explizit genügen lässt, wenn eine der beiden Alternativen, die Entwicklung „oder“ die Bereitstellung, außerhalb einer gewerblichen Tätigkeit erfolgt. Würde eine gewerbliche Entwicklung aber zwangsläufig dazu führen, dass jede Bereitstellung durch das entwickelnde Unternehmen als gewerblich anzusehen wäre, ließen diese Differenzierung und die vom Normgeber intendierte Alternativität wohl in den meisten Konstellationen leer.<sup>7</sup>

### *B. Fehlerhaftigkeit*

Grundlegend überarbeitet wurde in der ProdHaftRL 2024 auch der Fehlerbegriff: Zwar bleiben zentraler Anknüpfungspunkt wohl die „berechtigten Sicherheitserwartungen“, der Katalog der daneben zu berücksichtigenden Kriterien wird jedoch wesentlich verlängert. Angesichts der Einführung zahlreicher neuer unbestimmter Rechtsbegriffe und der sprachlich oft unklaren Fassung wird die Erweiterung von rund 70 Wörtern in der ProdHaftRL 1985 auf 270 in der ProdHaftRL 2024 in den nächsten Jahren wohl kaum zur Rechtssicherheit beitragen. Mit Blick auf die Automobilindustrie sind insbesondere die folgenden Kriterien hervorzuheben:

Nach Art. 7 Abs. 2 lit. d) sollen bei der Bestimmung der Fehlerhaftigkeit zukünftig die nach vernünftigerweise vorhersehbaren Auswirkungen der Kombination mit anderen Produkten berücksichtigt werden. Dies ähnelt der Rechtsprechung des BGH zu den im Rahmen der Produktbeobachtungspflicht zu berücksichtigenden Kombinationsrisiken. Jedenfalls mit

---

<sup>6</sup> *H. Schöttle*, Cyber Resilience Act, Produkthaftungsrichtlinie und andere Baustellen für die Open Source Communities, ZfPC 2023, 215 ff.; *M. Poncza/M. Keppeler/M. Lennartz*, Die Open-Source-Bereichsausnahme im Entwurf des Cyber-Resilience-Act, ZfPC 2023, 117 ff.;

<sup>7</sup> A.A. wohl *Schöttle* (Fn. 6), 217.

Blick auf das Originalteil ist das kaum überzeugend, da hier regelmäßig nicht der Originalteilehersteller die sog. Kombinationsgefahr schafft, sondern ihm letztendlich eine Einstandspflicht für die Gefahrerhöhung durch von Dritten verantwortete Zubehörteile auferlegt wird.<sup>8</sup>

Als weiteren Faktor sieht Art. 7 Abs. 2 lit. g) bei der Feststellung der Fehlerhaftigkeit die Berücksichtigung von Produktrückrufen vor. Gleichzeitig stellt Erwägungsgrund 34 klar, dass Produktrückrufe „für sich genommen keine Vermutung der Fehlerhaftigkeit begründen“. Da die Fehlerhaftigkeit dann aber ohnehin (auch) anhand anderer Kriterien beurteilt werden muss, verbleiben Reichweite und genaue Zielrichtung der Vorschrift im Dunkeln. Jedenfalls wird man Art. 7 Abs. 2 lit. g) zumindest dann nicht anwenden können, wenn ein Schaden erst nach (erfolgreichem) Rückruf auftritt, da der zum Rückruf führende Grund und der inhaltliche Ansatzpunkt für Art. 7 Abs. 2 lit. g) dann entfallen sind. Bedenklich erscheint der breite und wenig präzise Wortlaut des Art. 7 Abs. 2 lit. g) aber auch insofern, als er nicht nur (durch Behörden angeordnete) zwingende, sondern auch vom Hersteller freiwillig und vorsorglich durchgeführte Rückrufe zu erfassen scheint. Zöge man insbesondere in letztgenannten Fällen den Rückruf als Argument für die Fehlerhaftigkeit heran, würde potenziell gerade der besonders vorsichtige Hersteller bestraft, der den Rückruf freiwillig unterhalb der Schwelle der Fehlerhaftigkeit durchführt.

Eine interessante Klarstellung gegenüber der Vorgängernorm enthält schließlich Art. 7 Abs. 3, der nun festlegt, dass nicht nur die zukünftige Inverkehrgabe besserer Produkte keine Fehlerhaftigkeit der Vorgängerprodukte begründet, sondern dass dies auch dann gilt, wenn zum relevanten Zeitpunkt bereits bessere Produkte am Markt verfügbar sind. Zwar war bereits bislang anerkannt, dass hinsichtlich der berechtigten Sicherheitswartungen durchaus zwischen verschiedenen Produktklassen (insbesondere aufgrund des Preises)<sup>9</sup> zu unterscheiden ist – gerade mit Blick auf die Automobilindustrie und die stark differenzierten Fahrzeugklassen und -segmente handelt es sich aber um eine für die Praxis durchaus bedeutende Klarstellung.<sup>10</sup>

---

8 Ähnl. und m.w.N. zur Erstreckung der Produktbeobachtungspflicht auf Kombinationsrisiken *de lege lata* *T. Voigt* in: A. Spickhoff (Hrsg.), BeckOGK BGB, Stand: 01.02.2025, § 823, Rn. 678.

9 *C. Förster* in W. Hau/R. Poseck (Hrsg.), BeckOK BGB, 70. Edition – Stand: 01.05.2024, § 3 ProdHaftG, Rn. 27f.

10 Ähnl. *A. Kapoor/T. Klindt*, Verschärfung der Produkthaftung in Europa: Der Vorschlag der neuen Produkthaftungsrichtlinie, S. 67 (69).

### C. Beweisregeln / Offenlegungspflicht

Einige der wohl – für alle Industriesektoren – potenziell problematischsten Neuregelungen trifft die neue ProdHaftRL 2024 in den Bereichen Beweisregeln und Beweislastverteilung.

So sieht Art. 9 Abs. 1 vor, dass der Beklagte in seiner Verfügungsgewalt befindliche relevante Beweismittel offenzulegen hat, sofern der Kläger dies beantragt und Tatsachen und Belege vorgelegt hat, die die Plausibilität seines Schadensersatzanspruchs ausreichend stützen. Kommt der Beklagte einer entsprechenden Anordnung nicht nach, ist gem. Art. 10 Abs. 2 lit. a) von der Fehlerhaftigkeit des Produkts auszugehen.

Bei weiterer Auslegung und ausfernder Anwendung könnte dieser Eingriff in das Zivilprozessrecht durchaus die „spektakulärste Neuerung“ der Novelle darstellen und zu einem Kippen der inneren Balance des Produkthaftungsrechts zulasten der Wirtschaftsakteure führen.<sup>11</sup> Allerdings stellen Art. 9 Abs. 3 und 4 klar, dass das Gericht die Offenlegung im Einklang mit nationalem Recht auf das erforderliche und verhältnismäßige Maß zu beschränken hat und dabei die Interessen aller Beteiligten, insbesondere in Bezug auf den Schutz von Geschäftsgeheimnissen, zu berücksichtigen sind. Gem. Erwägungsgrund 42 soll dabei insbesondere eine nicht gezielte Suche nach Informationen vermieden werden, die für das Verfahren nicht relevant sind. Offensichtlich soll also der aus deutscher Sicht zu Recht grundsätzlich unzulässige Ausforschungsbeweis<sup>12</sup> nach US-amerikanischem Vorbild verhindert werden.

Wendet man Art. 9 Abs. 1 entsprechend diesen Vorgaben zurückhaltend an, scheint die Offenlegungspflicht in ihrer inhaltlichen Reichweite nicht wesentlich über die bereits in §§ 142, 144 ZPO statuierte<sup>13</sup> hinauszugehen.

Eine in jedem Fall größere Neuerung für das deutsche Rechtsgefüge bedeutet dagegen die Umsetzung von Art. 9 Abs. 5 RL-neu, wonach die Gerichte befugt sein müssen, Maßnahmen zur Wahrung der Vertraulichkeit der offenzulegenden Informationen zu treffen. Derartige Instrumente existierten in der ZPO bislang nicht, und der Anwendungsbereich der wohl ansonsten prinzipiell geeigneten §§ 16 ff. GeschGehG war *de lege lata* auf

---

11 Mit dieser Befürchtung zum Kommissionsentwurf *Kapoor/Klindt*, Verschärfung der Produkthaftung (Fn. 10), S. 70.

12 M.w.N. etwa *H. Prütting* in: W. Krüger/T. Rauscher (Hrsg.), Münchener Kommentar zur ZPO, 7. Aufl., München 2025, § 284, Rn. 839.

13 Zu Voraussetzung und Wirkung z.B. A. *Stadler* in: Musielak/Voit, ZPO, 22. Aufl., München 2025, § 142, Rn. 1.

Geschäftsgeheimnisstreitsachen beschränkt. Durch das am 04.07.2024 vom deutschen Bundestag beschlossene Justizstandort-Stärkungsgesetz und den dadurch u.a. geschaffenen § 273a ZPO wird diese Beschränkung zukünftig jedoch entfallen und werden die §§ 16 ff. GeschGehG auch in sonstigen Verfahren anwendbar sein.

#### *D. Beweislast / Beweislasterleichterungen*

Noch deutlich einschneidendere Neuerungen sieht der europäische Gesetzgeber im Hinblick auf die Beweislastverteilung und Beweislasterleichterungen zu Gunsten des Klägers vor.

Zwar bleibt es gem. Art 10 Abs. 1 ProdHaftRL 2024 bei dem Grundsatz, dass der Kläger die Fehlerhaftigkeit des Produkts, den Schaden und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden beweisen muss; die Novelle sieht zugunsten des Klägers allerdings verschiedene Beweiserleichterungen vor. Immerhin können diese gem. Art. 10 Abs. 5 vom beklagten Hersteller widerlegt werden. Nichtsdestotrotz reduzieren die Beweiserleichterungen die Beweislast des Klägers zukünftig aber nicht unerheblich:

Keine wesentlichen Neuerungen enthält zunächst Art. 10 Abs. 2 lit. b), nach dem für die Annahme der Fehlerhaftigkeit der Beweis genügt, dass das Produkt verbindliche Anforderungen nicht erfüllt, die einen Schutz gegen das Risiko des der geschädigten Person entstandenen Schadens bieten sollen. Dass verbindliche Anforderungen grundsätzlich das Mindestmaß des nach den berechtigten Sicherheitserwartungen umzusetzenden Stands der Technik darstellen, ist bereits *de lege lata* allgemeine Meinung.<sup>14</sup>

Zumindest einen für das deutsche Recht neuen Regelungsansatz etabliert dagegen Art. 10 Abs. 2 lit. c) dahingehend, dass die Fehlerhaftigkeit auch dann zu vermuten ist, wenn der Schaden durch eine offensichtliche Funktionsstörung bei vernünftigerweise vorhersehbarer Benutzung verursacht wurde. Gem. Erwägungsgrund 46 zielt der Normgeber hier insbesondere auf die Glasflasche, die bei vernünftigerweise vorhersehbarer Verwendung platzt. Bereits *de lege lata* hat der BGH<sup>15</sup> die Beweislast gerade anlässlich dieser Konstellation durch die Annahme einer Befundsicherungspflicht in Richtung des Herstellers verschoben. Ob die Rechtsprechung Art. 10 Abs. 2

---

14 M.w.N. etwa Ackermann in: P. Ehring/J. Taeger Hrsg.), Produkthaftungs- und Produktsicherheitsrecht, Baden-Baden 2022, § 823, Rn. 84.

15 Etwa BGH, Urteil vom 9.5.1995 – VI ZR 158/94 = BB 1995, 1431 (1433).

lit. c) darüber hinaus auf wesentlich neue Konstellationen anwenden wird, bleibt abzuwarten.

Die wohl bemerkenswerte Regelung enthält jedoch Art. 10 Abs. 4, nach dem die Fehlerhaftigkeit, der ursächliche Zusammenhang oder beides vermutet werden soll, wenn 1) der Nachweis für den Kläger aufgrund von Komplexität übermäßig schwierig ist und er 2) beweist, dass das Produkt wahrscheinlich fehlerhaft ist oder ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Fehlerhaftigkeit und dem Schaden besteht.

Der Normgeber begründet die Regelung in Erwägungsgrund 48 damit, dass die Hersteller über mehr Fachwissen verfügen würden und besser informiert seien als die geschädigten Personen. Die vermutete Informationsasymmetrie wird jedoch bereits durch die Offenlegungspflicht in Art. 9 Abs. 1 ausreichend adressiert. Völlig zu vernachlässigen scheint der Normgeber zudem, dass auch für den Hersteller der exakte Schadenshergang vielfach nicht aufklärbar sein wird und hier unter Umständen sogar der Kläger, der in der fraglichen Situation mit dem Produkt interagierte, die besseren Erkenntnismöglichkeiten besitzt. Zudem ist schon die grundlegende Begründung des Regelungsansatzes mehr als zweifelhaft: Schließlich soll die richterliche Überzeugungsbildung offenbar nicht mehr auf die tatsächliche Fehlerhaftigkeit des Produkts gerichtet sein, sondern vielmehr nur auf den Verdacht eines Produktfehlers.

Welche Möglichkeiten haben Hersteller nun, um auf dieses neue beweisrechtliche Risiko zu reagieren? Neben besonders sorgfältiger Dokumentation von Entwicklung und Tests wird es sich in bestimmten Fällen nur reduzieren lassen, wenn Daten über den Betrieb und den Hergang des Schadensereignisses vorliegen.

Im Bereich der Automobilindustrie ist schon heute eine (punktuelle) Datenspeicherung in Kfz regulatorisch verpflichtend vorgeschrieben, etwa durch den Event Data Recorder gem. Art. 6 Abs. 1 lit g) VO (EU) 2019/2144<sup>16</sup> oder den DSSAD gem. Abschnitt 8 der UNECE-R 157 für automatisiertes Fahren auf der Autobahn: Da einerseits und wie bereits erwähnt die Vermutung des Art. 10 Abs. 5 ProdHaftRL 2024 durch den Beklagten widerlegt werden kann und andererseits gem. Art. 9 Abs. 2 auch der Kläger im Prozess ggf. Beweismittel offenlegen muss, stehen die so erfassten Daten potenziell auch für einen Entlastungsbeweis des Herstellers zur Verfügung. In vielen anderen Industriesektoren, insbesondere wenn es sich um

---

16 Details ausgestaltet durch Delegated regulation - C(2022)395.

vergleichsweise kostengünstige Massenprodukte handelt, dürfte eine, auch nur rudimentäre, Datenerfassung aber praktisch kaum umsetzbar sein.

#### *E. Haftung Mehrerer / produkthaftungsrechtlicher Gesamtschuldnerausgleich*

Eine potenziell ebenfalls bedeutenden Änderung sieht die neue Richtlinie im Bereich des Gesamtschuldnerausgleichs vor.

Haben mehrere Wirtschaftsakteure zu dem Schaden beigetragen, bleibt es gem. Art. 12 Abs. 1 ProdHaftRL 2024 entsprechend der alten Richtlinie bei dem Grundsatz, dass diese gesamtschuldnerisch haftbar gemacht werden können.

Bei flüchtiger Betrachtung scheint Art. 12 Abs. 2 demgegenüber nur eine Detailfrage zu regeln, indem er das Rückgriffsrecht des Endherstellers gegen den Hersteller einer Softwarekomponente ausschließt, sofern es sich bei dem Softwarehersteller um ein kleines oder Kleinunternehmen handelt und beide Akteure den Rückgriff entsprechend vertraglich ausgeschlossen haben. Bei näherer Betrachtung könnte dieser Neuregelung aber deutlich größere Bedeutung zukommen:

So überlässt Art. 5 ProdHaftRL 2024 die Ausgestaltung des Rückgriffsanspruchs explizit dem einzelstaatlichen Recht; nach dem Wortlaut von § 5 S. 2 ProdHaftG und der wohl allgemeinen Meinung kann der Regressanspruch jedenfalls in Deutschland bereits *de lege lata* vertraglich<sup>17</sup> beschränkt werden. Insofern stellt sich die Frage, ob im Umkehrschluss aus Art. 12 Abs. 2 in Konstellationen ohne Beteiligung eines Klein- bzw. Kleinunternehmens eine vertragliche Beschränkung des Regress künftig nicht mehr möglich sein soll.<sup>18</sup> Zwar enthält die Richtlinie weiterhin einen Verweis darauf, dass nationale Vorschriften über Regressansprüche und Rückgriffsrechte unbeschadet gelten, unmittelbar allerdings nur bezogen auf die in Art. 12 Abs. 1 geforderte Außenhaftung der Gesamtschuldner. Dass Regelungsspielraum für nationale Regressvorschriften außerhalb der von Art. 12 Abs. 2 RL-neu normierten Fälle verbleibt, wird dagegen gerade nicht positiv normiert.

Ohne einen Umkehrschluss wäre die Wirkung des Art. 12 Abs. 2 aber darauf beschränkt, dass Mitgliedsstaaten es Kleinunternehmen bzgl. Software-

---

<sup>17</sup> G. Schäfer in: A. Spickhoff (Hrsg.), BeckOGK BGB, Stand: 01.03.2025, § 5 ProdHaftG, Rn. 23; Wagner (aaO Fn. 2), § 5, Rn. 7.

<sup>18</sup> Als zu weitgehend abgelehnt von C. Piovano / C. Hess, Das neue europäische Produkthaftungsrecht, Baden-Baden 2024, § 4, Rn. 67.

komponenten nicht untersagen dürfen, den Gesamtschuldnerausgleichsanspruch vertraglich auszuschließen. Jedenfalls vor dem Hintergrund der *de lege lata* in Deutschland existierenden Ausgangssituation erscheint eine derartig enge Auslegung als nicht sehr naheliegend.

*F. Fazit*

Aufgrund der engmaschigen regulatorischen Vorgaben wird die Produkthaftungsnovelle in der Automobilindustrie voraussichtlich zu keiner Disruption führen, wohl aber zu einer weiteren Risikoverlagerung auf den Hersteller. Damit es hier nicht doch zum Kippen der inneren Balance kommt, ist eine angemessene Umsetzung in nationales Recht und eine Auslegung mit Augenmaß durch die Gerichte entscheidend.

