

## Rechtsprechung/ Gesetzgebung

Dr. Ekkehard Helmig, Wiesbaden

Der Autor ist Rechtsanwalt und  
Notar mit dem besonderen  
Schwerpunkt im Recht der  
Automobilzulieferindustrie.  
helmig.notar-helmig.de.

### Die Airbag-Entscheidung im Kontext zum Gemeinschafts- recht – Vertragsrelevanz für die Automobilindustrie

Die jüngste Airbag-Entscheidung des Bundesgerichtshofs<sup>1</sup> ist im Kontext mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht unter mindestens drei Gesichtspunkten ein Meilenstein in der Rechtsprechung zum Produzentenhaftungsrecht nach § 823 BGB, zum Produkthaftungsgesetz und für die gängige Vertragspraxis in der Automobilzulieferindustrie – z. B. für die umstrittene Konzeptverantwortungsvereinbarung (KVV) von Volkswagen<sup>2</sup> – bedeutsam. Sie gibt Anlass zur kurzen Anmerkung:

- Der BGH stellt klar, dass der Fehlerbegriff aus § 3 ProdHaftG zur Bestimmung der Sicherheitsanforderungen an ein Produkt zugleich die objektiven Maßstäbe für den Inhalt der traditionellen Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB liefert und damit für das Deliktsrecht insgesamt gilt.<sup>3</sup>
- Der BGH verlangt vom Hersteller schon im Rahmen der Konzeption und Planung eines Produkts alle Maßnahmen, „die zur Vermeidung einer Gefahr objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind“. Im Kontext des Urteils umfasst diese Feststellung die Pflicht eines Herstellers zur antizipierenden Gefahrenanalyse,<sup>4</sup> um die nach § 4 Abs. 2 Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) „vorhersehbare Fehlanwendung“ a priori nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik (§ 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG) auszuschließen.<sup>5</sup>
- Der BGH formuliert das den Hersteller verpflichtende Selbstbestimmungsrecht des Produktbenutzers zur eigenen Gefahrenprophylaxe<sup>6</sup> wenn er sagt: „Denn den Verwendern des Produkts muss eine eigenverantwortliche Entscheidung darüber ermöglicht werden, ob sie sich in Betracht der mit dem Produkt verbundenen Vorteile den mit seiner Verwendung verbundenen Gefahren aussetzen wollen. ... Sie müssen darüber hinaus in

die Lage versetzt werden, den Gefahren soweit wie möglich entgegenzuwirken.“ Die deliktsrechtliche Informationspflicht für risikobehaftete Produkte gilt auch für die kaufvertragliche Informationspflicht etwa im Rahmen von Betriebsanleitungen für Fahrzeuge nach § 434 Abs. 2 BGB.<sup>7</sup>

Die dogmatische Gründlichkeit des Urteils trägt die Entscheidung nach herkömmlichem deutschem Recht. Mehr musste der BGH hier nicht tun, weil der zu beurteilende Schadensfall im Jahr 2000 lag. Läge das Schadensereignis in greifbarer Gegenwart, hätte sich der BGH umfassend mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht – das stets unmittelbar deutsches Recht ist – zur Produktsicherheit für Fahrzeuge befassen müssen. Das Gemeinschaftsrecht, wie es etwa in der Richtlinie 2001/85/EG zur allgemeinen Produktsicherheit<sup>8</sup> kodifiziert wurde, ist Produktsicherheitsrecht,<sup>9</sup> das sich mit der Dynamik technischer Sicherheitsinnovationen und des technischen Fortschritts ständig präventiv entwickelt.

Der europäische Gemeinschaftsgesetzgeber hat diese Dynamik aufgegriffen und einen insbesondere für die Beurteilung der Haftung maßgeblichen Rechtsrahmen für die Fahrzeughersteller als Gemeinschaftsrecht geschaffen: Nach Art. 5 der europäinheitlichen Rahmenrichtlinie 2007/46/EG für die Zulassung von Fahrzeugen „zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge“<sup>10</sup> ist der Hersteller für die Gesamtkonzeption des Fahrzeugs und seine Sicherheit verantwortlich.<sup>11</sup> In normativer Ergänzung zur Zulassungsrichtlinie 2007/46/EG verlangt die unmittelbar Rechtswirkung entfaltende Verordnung 661/2009 vom 13. Juli 2009<sup>12</sup> „über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit“ künftig ein allgemeingültiges erhöhtes Sicherheitsnive-

1 Urt. v. 16.6.2009, VI ZR 107/08, In diesem Heft besprochen von Lenz, s. PHI 2009, 30.  
2 Lenz, PHI 2008, 164 ff., Helmig PHI 2009, 30 ff.  
3 Dieser Fehlerbegriff schließt den Sachmangelbegriff nach § 434 BGB ein. § 434 Abs. 1 Satz BGB stellt den unmittelbaren Bezug zum ProdHaftG durch die Verweisung auf die Herstellerdefinition in § 4 Abs. 1 u. Abs. 2 ProdHaftG her. Zur richtlinienkonformen Auslegung BGH, Urt. v. 26.11.2009, VIII ZR 200/05 NJW 2009, 427.  
4 § 2 Abs. 2 GPSG fasst die antizipierende Pflicht in der Forderung zusammen, dass ein Produkt nur in den Verkehr gebracht werden darf, wenn es so beschaffen ist, „dass bei bestimmungsgemäßer Verwendung oder vorhersehbarer Fehlanwendung Sicherheit und Gesundheit von Verwender und Dritten nicht gefährdet werden“.  
5 Helmig, PHI 2009, 108.  
6 Damit wird allerdings zugleich ein weiter Spielraum für die Eigenverantwortung des Produktverwenders eröffnet, der den Mitverschuldenseinwand bestimmt. Nach der Konzeption des Gesetzes hat der Hersteller aber die Beweislast für die gesetzeskonforme Wahrnehmung der antizipierenden Gefahrenanalyse und ihre hinreichende Vermittlung an den Produktverwender.  
7 Helmig, PHI 2005, 140; ders. PHI 2009, 108. Die Verletzung der Informationspflicht, etwa in der Betriebsanleitung, kann ein ebenso großes Sicherheitsrisiko bergen wie ein technischer Defekt, der durch mangelhafte Information ausgelöst wird, wie die Airbag-Entscheidung klarstellt. Ausführlich: Helmig, DAR Dt. Autorecht 2009, 508.  
8 ABl. EG v. 15.1.2002, L 11/4.  
9 Die Richtlinie 2001/85/EG ist im Geräte- und Produktsicherheitsgesetz – GPSP – in nationales Recht umgesetzt worden.  
10 ABl. EG v. 9.10.2007, L 263/1; die Richtlinie ist richtlinienwidrig in Deutschland noch nicht umgesetzt. Sie ersetzt das deutsche Zulassungsrecht.

au, das sich laufend aus dem technischen Fortschritt weiterentwickelt. Sicherheitssysteme wie etwa Fahrassistenzsysteme, Spurhaltesysteme, Notbrems-Assistenzsysteme, Fahrlichtassistenten, Aufmerksamkeitsassistenten etc. bekommen einen verbindlichen Stellenwert für die Zulassungsfähigkeit von Fahrzeugen.

Zwei Kernsätze aus dem Airbag-Urteil des BGH sagen trotz des zeitlich vor der Kodifizierung dieses Gemeinschaftsrechts liegenden Schadensfalls nichts anderes: (1) „Ein Konstruktionsfehler liegt vor, wenn das Produkt schon seiner Konzeption nach unter dem gebotenen Sicherheitsstandard bleibt ... Zur Gewährleistung der erforderlichen Produktsicherheit hat der Hersteller bereits im Rahmen der Konzeption und Planung des Projekts diejenigen Maßnahmen zu treffen, die zur Vermeidung einer Gefahr objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind.“<sup>13</sup> (2) „Angesichts der mit Fehlauflösungen von Airbags verbundenen Gefahren für Leib und Leben der Nutzer und Dritter haben Automobilhersteller dementsprechend das Risiko, dass es in den von ihnen produzierten Fahrzeugen zu derartigen Fehlfunktionen kommt, in den Grenzen des technisch Möglichen und wirtschaftlich Zumutbaren mittels konstruktiver Maßnahmen auszuschalten.“

Die Leitfunktion dieser Entscheidung im Kontext des Gemeinschaftsrechts zur Fahrzeugsicherheit betrachtet ist für die Vertragsgestaltung im Verhältnis der Fahrzeughersteller (OEM) und ihren Zulieferern unmittelbar praxisrelevant. Natürlich sind die Vorschriften des Gemeinschaftsrechts nicht primär dafür bestimmt, die Vertragsgestaltungen in der Automobilindustrie zu bestimmen. Die Richtlinie und die für künftige, aber für jetzt in der Entwicklung befindliche neue sicherheitsrelevante Systeme geltende Verordnung setzen aber auch die Maßstäbe für die vertraglich konzipierte Zusammenarbeit zwischen OEM und Zulieferer zur Erfüllung der Zielsetzung des Gemeinschaftsrechts.<sup>14</sup> Vertragliche Unzulänglichkeit indiziert Sicherheitsdefizite.

Das lässt sich insbesondere am Beispiel der Konzeptverantwortungsvereinbarung der Volkswagen AG (VW) verproben: Mit der KVV erlegt VW den Zulieferern vor Vertragsabschluss mit der KV-Quote prozentual „die Verantwortung des Lieferanten für konzept- bzw. entwicklungsbedingte Mängel bezogen auf die jeweiligen Bauteile“ auf. Die KVV richtet sich ausschließlich regressorientiert an den bauteilbezogen für verantwortlich befundenen Zulieferer. Sie deckt das Kompetenzdefizit ab, das ein Fahrzeughersteller in der Konzeptionsphase notwendigerweise hat und das er ohne Expertise der Zulieferer auch nicht ausgleichen kann.

Auch wenn in Ziffer 4.2 der auf die KVV anzuwendenden Qualitätsmanagementvereinbarung „Formel Q konkret“ die Gesamtverantwortung von VW für das Fahrzeug konzipiert wird, ist die KVV durch die Festbeschreibung der KV-Quote bauteilbezogen vor Vertragsabschluss mit der Systematik des Gemeinschaftsrechts kaum in Einklang zu bringen. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Zulieferer wird durch die Leistungs-Schnittstellenvereinbarung (LSV) in einer darin festgelegten Matrix in wechselnde Rollen, unterteilt nach Verantwortung, Durchführung, Mitwirkung, Überprüfung und Information, mit gesamtschuldnerischer Haftung vorgegeben.

Der BGH und das Gemeinschaftsrecht verlangen die Erfüllung aller technischen Möglichkeiten nach dem neusten Stand von Wissenschaft und Technik für das gesamte Fahrzeug im Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeugs, für die es einer an diesen Rechtszielen orientierten Vertragsbasis bedarf. Die KVV schließt die Reduzierung der Entwicklungstätigkeit des Zulieferers auf „eine dahinter zurückbleibende Branchenüblichkeit“ nicht aus, gegen die der BGH haftungsbegründend ausdrücklich entschieden hat.<sup>15</sup>

Die KVV muss umgeschrieben werden, weil sie ihr Ziel nicht erreicht. VW selber hat mit anderen Fahrzeugherstellern und Zulieferern an dem neuesten Vorstoß des VDA mitgearbeitet, überhaupt erst einen

Standard in der Automobilindustrie zu entwickeln, das unerforschte Gebiet von Konzeptionsfehlern im Feld zu erkunden und Vermeidungsstrategien überhaupt erst zu entwickeln: „Schadteilanalyse Feld“ heißt die Schrift des VDA mit Stand 1. Juli 2009. Sie setzt bei der Fehlervermeidung in der Konzeptionsphase an.<sup>16</sup>

11 Nach dem 17. Erwägungsgrund der Zulassungsrichtlinie „stellt diese Richtlinie eine Reihe spezifischer Sicherheitsanforderungen i. S. des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3.12.2001 über die allgemeine Produktsicherheit dar, mit denen spezifische Anforderungen für den Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher festgelegt werden“. Art. 32 der Richtlinie bewirkt ausdrücklich die unmittelbare Anwendbarkeit der Richtlinie 2001/95/EG und damit des auf dieser Richtlinie beruhenden GPSG. Dazu ausführlich Helmig, Die neue Kfz-Zulassungsrichtlinie für Europa – Der Preis für den Verbraucher, DAR 2006, 197.

12 ABL. EG v. 31.7.2009 L 200/1.

13 Textziffer 15 des Airbag-Urteils.

14 Der Herstellerbegriff aus der Richtlinie und der Verordnung ist identisch und spricht OEM und Zulieferer in jeweils eigener Verantwortung an.

15 Textziffer 20 am Ende des Airbag-Urteils.

16 Die Einleitung der Schrift sagt u. a.: „Ein großes Handlungsfeld in der Automobilindustrie ist der hohe Anteil von Feldbeanstandungen, für die keine Fehler in der Befundung gefunden werden. Beanstandungen mit diesen Ergebnissen werden häufig entweder überhaupt nicht weiter betrachtet oder es fehlt an einer methodischen Vorgehensweise, um Fehler im Produkt, Prozess oder System zu erkennen.“