

## Großkommentare der Praxis





Reinhard Greger

# Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr

Großkommentar

zu §§ 7 bis 20 Straßenverkehrsgesetz  
und zum Haftpflichtgesetz  
unter Berücksichtigung des Delikts-, Vertrags- und Versicherungsrechts  
sowie des Schadensregresses



1985

Walter de Gruyter · Berlin · New York

Dr. *Reinhard Greger*, Regierungsdirektor im Bayer. Staatsministerium der Justiz, München

*CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek*

**Greger, Reinhard:**  
Zivilrechtliche Haftung im Strassenverkehr :  
Grosskommentar zu §§ 7–20 Strassenverkehrsgesetz u.  
zum Haftpflichtgesetz unter Berücks. d. Delikts-,  
Vertrags- u. Versicherungsrechts sowie d. Schadens-  
regresses / Reinhard Greger. – Berlin ; New York :  
de Gruyter, 1985.  
(Grosskommentare der Praxis)  
ISBN 3-11-008651-4

©

Copyright 1984 by Walter de Gruyter & Co., 1000 Berlin 30.  
Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Photokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Printed in Germany

Satz und Druck: Ernst Kieser GmbH, Graphischer Betrieb, 8900 Augsburg  
Buchbindearbeiten: Lüderitz & Bauer, Buchgewerbe GmbH, 1000 Berlin 61

## Vorwort

Der von Müller begründete Großkommentar zum Straßenverkehrsrecht hat seit 1926 in über 20 Auflagen die Entwicklung dieses Rechtsgebiets begleitet. Trotz ständiger Anpassung ließ es sich angesichts der grundlegenden Veränderungen im Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs und infolge der immer mehr anschwellenden Flut neuer Vorschriften und Entscheidungen nicht vermeiden, daß das Werk den Anforderungen an eine moderne Kommentierung zuletzt nicht mehr in jeder Hinsicht voll gerecht werden konnte. Da es andererseits nicht vertretbar erschien, den in diesem Werk angesammelten Material- und Erfahrungsschatz endgültig aufzugeben, entschloß sich der Verlag, eine vollständige Neubearbeitung des praktisch bedeutsamsten Teils „Haftungsrecht“ herauszugeben.

Es war bei dieser Neubearbeitung mein Ziel, eine auf aktuellsten Stand (Mitte 1984) gebrachte, systematische und benutzerfreundliche Kommentierung des gesamten für den Straßenverkehr relevanten Haftungsrechts zu erstellen. Wo es vertretbar war, wurde der Müllersche Text, selbstverständlich aktualisiert, beibehalten. Zum größeren Teil wurde die Kommentierung jedoch vollständig neu gefaßt. Durch die Einbeziehung versicherungs-, sozial-, beweis- und prozeßrechtlicher Fragen habe ich versucht, dem mit Verkehrshaftpflichtsachen befaßten Richter, Anwalt oder Sachbearbeiter ein speziell auf seine Bedürfnisse abgestelltes, umfassendes Orientierungsmittel an die Hand zu geben. Wie mir aus meiner früheren richterlichen Tätigkeit auf diesem Gebiet bekannt ist, bereiten gerade diese Fragen häufig besondere Schwierigkeiten.

Den Bedürfnissen der Praxis entsprechend orientiert sich der Kommentar weitestgehend an der Rechtsprechung. Wo es angezeigt erschien, wurde jedoch auch auf kritische oder weiterführende Anmerkungen nicht verzichtet. Besonderen Wert habe ich darauf gelegt, die Rechtsprechung nicht nur leitsatzartig wiederzugeben, sondern in die zusammenhängende Darstellung einzubauen.

Ich danke dem Verlag für das mir entgegengebrachte Vertrauen sowie allen, die mir durch Rat und Tat geholfen haben.

München, im August 1984

*Reinhard Greger*



## Systematische Übersicht

Die vorliegende Darstellung umfaßt das gesamte Haftungsrecht, soweit es für den Straßenverkehr von Bedeutung ist. Ihr Aufbau orientiert sich an den beiden Spezialgesetzen des Haftungsrechts, StVG und HaftpflG. Wo ein Zurückgreifen auf andere gesetzliche Grundlagen erforderlich ist, werden diese an der Stelle kommentiert, die sich aus dem systematischen Zusammenhang ergibt. So finden sich z. B. die Erläuterungen zum Umfang des Schadensersatzes bei § 7 StVG, zu deliktischen, vertraglichen und versicherungsrechtlichen Anspruchsgrundlagen bei § 16 StVG, zum Regreß des Sozialversicherungsträgers bei §§ 10, 11 StVG. Im übrigen wird das Auffinden einzelner Kommentarstellen durch das Sachregister sowie durch die nachstehende Übersicht erleichtert.

	Seite
Abkürzungs- und Schriftumsverzeichnis .....	IX
<b>I. Straßenverkehrsgesetz</b>	
Vorbemerkungen .....	1
Das Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung .....	2
Internationales Haftungsrecht .....	6
§ 7 Schadensersatzpflicht des Halters und des Schwarzfahrers .....	10
Der Begriff des Kraftfahrzeugs .....	18
Das Merkmal „bei dem Betrieb“ .....	21
Unfall .....	41
Der Schaden .....	44
Umfang des Schadensersatzes .....	54
Anspruchsberechtigung .....	79
Der Halter als Ersatzpflichtiger .....	82
Die Ersatzpflicht bei unbefugter Kraftfahrzeugbenutzung .....	93
Verhältnis des Halters zu anderen Ersatzpflichtigen .....	101
Haftungsausschluß bei unabwendbarem Ereignis .....	103
Sonstige Haftungsausschließungsgründe .....	133
Beweisrechtliche Fragen .....	134
§ 8 Ausschluß der Halterhaftung .....	138
§ 8a Haftung gegenüber Insassen .....	141
§ 9 Mitverschulden des Verletzten .....	150
§ 10 Ersatzpflicht bei Tötung .....	184
§ 11 Ersatzpflicht bei Körperverletzung .....	230
§ 12 Höchstbetrag der Haftung .....	274
§ 13 Ersatz in Form einer Rente .....	285

## Systematische Übersicht

§ 14	Verjährung .....	295
§ 15	Anzeige an den Schädiger .....	323
§ 16	Haftung aus anderen Rechtsgründen .....	327
	Haftung aus unerlaubter Handlung .....	337
	Haftungsausschlüsse im Arbeitsverhältnis u. a. ....	387
	Amtshaftung .....	416
	Haftung für Stationierungsschäden .....	425
	Haftung aus Verletzung der Verkehrssicherungspflicht .....	430
	Haftung aus Vertrag .....	459
	Haftung aus Schuldanerkenntnis .....	466
	Ansprüche aus Vergleich .....	468
	Haftung aus Abwehr eines Notstands .....	471
	Ansprüche aus Geschäftsführung ohne Auftrag .....	471
	Gefährdungshaftung bei Gewässerverunreinigung .....	474
	Gefährdungshaftung für Luftfahrzeuge .....	474
	Gefährdungshaftung für Schienenbahnen u. a. ....	475
	Haftung des Haftpflichtversicherers .....	476
	Teilungsabkommen .....	482
	Rückgriffsansprüche .....	486
§ 17	Ausgleich unter Schädigern .....	487
§ 18	Haftung des Fahrzeugführers .....	516
§ 20	Örtliche Zuständigkeit .....	524
<b>II.</b>	<b>Haftpflichtgesetz</b>	
	Vorbemerkungen .....	527
§ 1	Gefährdungshaftung des Bahnunternehmers .....	528
§ 2	Gefährdungshaftung des Inhabers anderer Anlagen .....	538
§ 3	Gefährdungshaftung auf anderen Gebieten .....	539
§ 4	Mitverschulden des Geschädigten .....	540
§ 5	Ersatzansprüche bei Tötung .....	544
§ 6	Ersatzansprüche bei Körperverletzung .....	544
§ 7	Unabdingbarkeit .....	544
§ 8	Verpflichtung zur Entrichtung einer Rente .....	545
§ 9	Haftungshöchstbetrag bei Renten .....	545
§ 10	Haftungshöchstbetrag bei Sachschäden .....	546
§ 11	Verjährung .....	546
§ 12	Haftung nach anderen Vorschriften .....	547
§ 13	Ausgleich unter Ersatzpflichtigen .....	548
§ 14	Gerichtsstand .....	549
	Sachregister .....	551

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
aaO	am angegebenen Ort
ABl.	Amtsblatt
abl.	ablehnend
Abs.	Absatz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
ADSp.	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
a. E.	am Ende
ÄndG	Änderungsgesetz
a. F.	alte Fassung
AFG	Arbeitsförderungsgesetz v. 25. 6. 1969 (BGBl. I 582)
AG	Amtsgericht
AHB	Allgemeine Haftpflichtversicherungsbedingungen
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrversicherung
Alt.	Alternative
Amtl. Begr.	Amtliche Begründung
Amtl. Bek.	Amtliche Bekanntmachung
Amtsbl.	Amtsblatt
Anh.	Anhang
Anl.	Anlage
AnwBl.	Anwaltsblatt
AO	Abgabenordnung
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
AP	Nachschlagwerk des Bundesarbeitsgerichts (Arbeitsrechtliche Praxis)
AR	Automobil-Rundschau
ArbG	Arbeitsgericht
ArchivPF	Archiv für das Post- und Fernmeldewesen
Art.	Artikel
AtomG	Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren i. d. F. v. 31. 10. 1976 (BGBl. I 3053)
AUB	Allgemeine Unfallversicherungsbedingungen
Aufl.	Auflage
AuR	Arbeit und Recht, Zeitschrift für Arbeitsrechtspraxis
AuslPflVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger v. 24. 7. 1956 (BGBl. I 667, ber. BGBl. 1957 I 368)
AVG	Angestelltenversicherungsgesetz v. 20. 12. 1911 (RGBl. 989)
AVK	Allgemeine Versicherungsbedingungen der privaten Krankenversicherung
BAG	Bundesarbeitsgericht
BAGE	Sammlung der Entscheidungen des Bundesarbeitsgerichts
BAT	Bundesangestelltentarifvertrag
<i>Baumbach/ Lauterbach</i>	<i>Baumbach/Lauterbach</i> <sup>42</sup> Zivilprozeßordnung (1984) mit Name des Bearbeiters

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

BayBgm.	Zeitschrift „Der Bayerische Bürgermeister“
BayGemZ	Bayerische Gemeindezeitung
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BayObLGSt	Entscheidungen des Bayerischen Obersten Landesgerichts in Strafsachen (Neue Folge seit 1951, die älteren Jahrgänge werden mit der Bandzahl zitiert)
BayObLGZ	Entscheidungen des Bayerischen Obersten Landesgerichts in Zivilsachen (Neue Folge seit 1951, die älteren Jahrgänge werden mit der Bandzahl zitiert)
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayZ	Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern (1905 – 1934)
BB	Zeitschrift „Der Betriebsberater“
BBahn	Zeitschrift „Die Bundesbahn“
BBahnG	Bundesbahngesetz
BBG	Bundesbeamtengesetz
Bd.	Band
BeamtVG	Beamtenversorgungsgesetz v. 24. 8. 1976 (BGBl. I 2485, 3839)
<i>Becker</i>	<i>Becker</i> Kraftverkehrshaftpflichtschäden <sup>15</sup> (1983)
Beil.	Beilage
betr.	betreffend
Betrieb	Zeitschrift „Der Betrieb“
BFH	Bundesfinanzhof
BFHE	Sammlung der Entscheidungen und Gutachten des Bundesfinanzhofs
BFStrG	Bundesfernstraßengesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHSt.	Sammlung der Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Strafsachen
BGHWarn.	Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, soweit nicht in BGHZ enthalten, Fortsetzung von WarnR (seit 1961)
BGHZ	Sammlung der Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BKGG	Bundekindergeldgesetz i. d. F. v. 21. 1. 1982 (BGBl. I 14)
Blutalkohol	Zeitschrift „Blutalkohol“
<i>Böhmer</i>	<i>Böhmer</i> Das Reichshaftpflichtgesetz (1950)
<i>Böhmer</i> (SHG)	<i>Böhmer</i> Das Sachschadenhaftpflichtgesetz (1954)
BOStrab	Betriebsordnung für Straßenbahnen v. 31. 8. 1965 (BGBl. I 1513)
BRDrucks.	Drucksache des Deutschen Bundestags
BRRG	Beamtenrechtsrahmengesetz
BSG	Bundessozialgericht
BSGE	Entscheidungen des Bundessozialgerichts
BSHG	Bundessozialhilfegesetz
BStBl.	Bundessteuerblatt, Teil I, II oder III
BTDrucks.	Drucksachen des Deutschen Bundestags, geordnet nach Wahlperioden (seit 1949)
Buchst.	Buchstabe
Büro	Zeitschrift „Das juristische Büro“
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
BVG	Bundesversorgungsgesetz i. d. F. v. 22. 1. 1982 (BGBl. I 22)
DAR	Deutsches Autorecht, Rechtszeitschrift des ADAC, München
DAVorm	Der Amtsvormund

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

DB	Deutsche Bundesbahn
<i>Deutsch</i>	<i>Deutsch</i> Haftungsrecht Erster Band: Allgemeine Lehren (1976)
d. h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrienorm
DJ	Deutsche Justiz, Zeitschrift
DJT	Deutscher Juristentag
DJZ	Deutsche Juristenzeitung
DNotZ	Deutsche Notar-Zeitschrift
DÖV	Zeitschrift „Die öffentliche Verwaltung“
DR	Zeitschrift „Deutsches Recht“ (1931 – 1942)
<i>Drees/Kuckuk/ Werny</i>	<i>Drees/Kuckuk/Werny</i> Straßenverkehrsrecht <sup>4</sup> (1981)
DRiZ	Deutsche Richterzeitung
DRiZSpr.	Beilage „Rechtsprechung“ zu DRiZ (1925 – 1935 und 1951 – 1965)
Drucks.	Drucksache
DRZ	Deutsche Rechts-Zeitschrift (1946 – 1950)
DVBl	Zeitschrift „Deutsches Verwaltungsblatt“
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
<i>Eckelmann</i>	<i>Eckelmann</i> Schadensersatz für Kraftfahrzeugschäden <sup>3</sup> (1974)
EE	Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (1885 – 1935)
EGBGB	Einführungsgesetz zum BGB
EGZPO	Einführungsgesetz zur Zivilprozeßordnung
EheG	Ehegesetz v. 20. 2. 1946 (AbIKR 77)
1. EheRG	Erstes Gesetz zur Reform des Ehe- und Familienrechts v. 14. 6. 1976 (BGBl. I 549)
EKMR	Europäische Kommission für Menschenrechte
Erl.	Erläuterung
<i>Erman</i>	<i>Erman</i> Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch <sup>7</sup> (1981) mit Name des Bearbeiters
ErwG	Gesetz über die erweiterte Zulassung von Schadensersatzansprüchen bei Dienst- und Arbeitsunfällen v. 7. 12. 1943 (RGBl. I 674)
<i>Esser/Schmidt</i>	<i>Esser/Schmidt</i> Schuldrecht Allgemeiner Teil <sup>6</sup> (1984)
EurGRZ	Europäische Grundrechte-Zeitschrift
EuGVÜ	Übereinkommen der Europäischen Gemeinschaft über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1972 II 774)
EvBl.	Evidenzblatt der Rechtsmittelentscheidungen (Wien, seit 1934)
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f	und folgende Seite
FamRZ	Zeitschrift „Ehe und Familie im privaten und öffentlichen Recht“ (seit 1954)
ff	und folgende Seiten
<i>Fikentscher</i>	<i>Fikentscher</i> Schuldrecht <sup>6</sup> (1976)
<i>Full</i>	<i>Full</i> Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr (1980)
FV	Finanzvertrag (BGBl. 1955 II 381)
GAL	Gesetz über eine Altershilfe für Landwirte v. 14. 9. 1965 (BGBl. I 1449)
<i>Geigel</i>	<i>Geigel</i> Der Haftpflichtprozeß <sup>18</sup> (1982)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GKG	Gerichtskostengesetz

## Abkürzungs- und Schriftumsverzeichnis

<i>Gottwald</i>	<i>Gottwald</i> Schadenszurechnung und Schadensschätzung (1979)
<i>Greger</i>	<i>Greger</i> Beweis und Wahrscheinlichkeit (1978)
GrS	Großer Senat
Gruch.	Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts (1857 – 1933)
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt (Landesrecht)
GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
HaftpflG	Haftpflichtgesetz
<i>Hainmüller</i>	<i>Hainmüller</i> Der Anscheinsbeweis und die Fahrlässigkeitstat im heutigen deutschen Schadensersatzprozeß (1966)
Halbs.	Halbsatz
HansGZ	Hanseatische Gerichtszeitung (1880 – 1927)
HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift (1928 – 1943)
HansRZ	Hanseatische Rechtszeitschrift (1918 – 1927)
HessVGH	Verwaltungsgerichtshof des Landes Hessen
HESt.	Höchstrichterliche Entscheidungen in Strafsachen (1948 – 1949)
HEZ	Höchstrichterliche Entscheidungen in Zivilsachen (1948 – 1950)
HGB	Handelsgesetzbuch
HGrG	Haushaltsgrundsätzegesetz v. 19. 8. 1969 (BGBl. 1969 I 1273, 1277)
h. L.	herrschende Lehre
h. M.	herrschende Meinung
HRR	Höchstrichterliche Rechtsprechung, Vereinigte Entscheidungssammlung der bisherigen Rspr. der Oberlandesgerichte, HöchstRR und JR Rspr., Verlag Walter de Gruyter & Co, Berlin (1928 – 1942)
i. d. F.	in der Fassung
i. e. S.	im engeren Sinn
i. d. R.	in der Regel
IntAbk	Internationales Abkommen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
IntVO	Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr
IPrax	Praxis des internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IPRspr.	Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des internationalen Privatrechts
i. S. d.	Im Sinn des (der)
i. V. m.	in Verbindung mit
<i>Jagusch/Hentschel</i>	<i>Jagusch/Hentschel</i> Straßenverkehrsrecht <sup>27</sup> (1983)
JherJb.	Jherings Jahrbücher der Dogmatik des bürgerlichen Rechts (1857 – 1942)
JP	Zeitschrift „Juristische Praxis“
JR	Juristische Rundschau
JRPrV	Juristische Rundschau für die Privatversicherung (1924 – 1943)
JurZentr.	Mitteilungen der juristischen Zentrale des ADAC
JuS	Zeitschrift „Juristische Schulung“
Justiz	Zeitschrift „Die Justiz“, Amtsblatt des Justizministeriums Baden-Württemberg
JW	Juristische Wochenschrift (1872 – 1939)
JZ	Juristenzeitung
KF	Karlsruher Forum
KFG	Kraftfahrzeuggesetz
KG	Kammergericht
<i>Krumme</i>	<i>Krumme</i> Straßenverkehrsgesetz (1977)
KVO	Kraftverkehrsordnung
KVR	Kraftverkehrsrecht von A bis Z, herausgegeben von Dr. Weigelt, Loseblattausgabe

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

LAG	Landesarbeitsgericht
<i>Lange</i>	<i>Lange</i> Schadensersatz (1979)
<i>Larenz</i>	<i>Larenz</i> Lehrbuch des Schuldrechts Allgemeiner Teil <sup>13</sup> (1982) und Besonderer Teil <sup>12</sup> (1981)
LFZG	Lohnfortzahlungsgesetz v. 27. 7.1969 (BGBl. I 946)
LG	Landgericht
Lkw	Lastkraftwagen
LM	Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs, Loseblattsammlung herausgegeben von Lindenmaier, Möhring u. a.
LS	Leitsatz
LSE	Lexikon straßenverkehrsrechtlicher Entscheidungen, herausgegeben v. Günther Xanke
LSG	Landessozialgericht
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuK	Zeitschrift „Luft- und Kraftfahrt“
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht (1907 – 1933)
<i>Maassen</i>	<i>Maassen</i> Beweisprobleme im Schadensersatzprozeß (1975)
MdE	Minderung der Erwerbsfähigkeit
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
<i>Mertens</i>	<i>Mertens</i> Der Begriff des Vermögensschadens im bürgerlichen Recht (1967)
<i>MünchKomm</i>	Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch (1979) mit Name des Autors
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NdsRpfl.	Zeitschrift „Niedersächsische Rechtspflege“
n. F.	neue Fassung oder neue Folge
NJ	Zeitschrift „Neue Justiz“
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NTS	NATO-Truppenstatut v. 19. 6. 1951 (BGBl. 1961 II 1190)
NTS-AG	Ausführungsgesetz zum NATO-Truppenstatut v. 18. 8. 1961 (BGBl. II 1183)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖJZ	Österreichische Juristenzeitung
ÖRZ	Österreichische Richterzeitung (1904 – 1938 und seit 1954)
österr. OGH	Oberster Gerichtshof für Österreich
OGH	Oberster Gerichtshof für die britische Zone
OGHSt.	Entscheidungen des OGH in Strafsachen (1949 – 1950)
OGHZ	Entscheidungen des OGH in Zivilsachen (1949 – 1950)
OHG	Offene Handelsgesellschaft
OLG	Oberlandesgericht
OLGSt.	Entscheidungen der Oberlandesgerichte zum Straf- und Strafverfahrensrecht
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Ordnungswidrigkeitengesetz
<i>Palandt</i>	<i>Palandt</i> Bürgerliches Gesetzbuch <sup>43</sup> (1984), mit Name des Bearbeiters
PBefG	Personenbeförderungsgesetz v. 21. 3. 1961 (BGBl. I S. 241)
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PostG	Gesetz über das Postwesen v. 28. 7. 1969 (BGBl. I S. 1006)
PostReiseO	Postreiseordnung

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

Pr. allg. LR	Preußisches allgemeines Landrecht
<i>Prölss/Martin</i>	<i>Prölss/Martin</i> Versicherungsvertragsgesetz <sup>22</sup> (1980)
PrOVG	Preußisches Oberverwaltungsgericht (1877 – 1941), zitiert nach Band und Seite
RdA	Zeitschrift „Recht der Arbeit“
RdK	Das Recht des Kraftfahrers, Zeitschrift (1926 – 1943 und 1949 – 1955)
RdL	Zeitschrift „Recht der Landwirtschaft“
Recht	Zeitschrift „Das Recht“
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGRKomm.	Reichsgerichtsrätekommentar zum BGB <sup>12</sup> (1976)
RGRspr.	Rechtsprechung des RG in Strafsachen (1879 – 1888)
RGWarn.	Rechtssprechung des Reichsgerichts, herausgegeben von Warneyer (1908 – 1943)
RGSt	Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen (nach Band und Seite)
RGZ	Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (nach Band und Seite)
RHaftpflG	Reichshaftpflichtgesetz
RKnappschG	Reichsknappschaftsgesetz v. 23. 6. 1923 (RGBl. I 431)
ROHG	Reichsoberhandelsgericht (Entscheidungen 1871 – 1880)
<i>Rosenberg/Schwab</i>	<i>Rosenberg/Schwab</i> Zivilprozeßordnung <sup>13</sup> (1981)
Rpfleger	Zeitschrift „Der deutsche Rechtspfleger“ (1931 – 1944 und seit 1948)
Rspr.	Rechtsprechung
RVO	Reichsversicherungsordnung
S.	Seite
s.	siehe
s. a.	siehe auch
<i>Sanden/Völtz</i>	<i>Sanden/Völtz</i> Sachschadenrecht des Kraftverkehrs <sup>4</sup> (1982)
SchlHA	Schleswig-Holsteinische Anzeigen, Justizministerialblatt für Schleswig-Holstein (n. F. seit 1837)
<i>Schloën/Steinfeldt</i>	<i>Schloën/Steinfeldt</i> Regulierung von Personenschäden (1978)
SchwBG	Schwerbehindertengesetz
SeuffA	J. A. Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten (1847 – 1944)
SG	Sozialgericht
SGB	Sozialgesetzbuch (mit Angabe des Buches in römischer Ziffer)
SGb	Zeitschrift „Die Sozialgerichtsbarkeit“
SHG	Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden
SJZ	Süddeutsche Juristenzeitung (1946 – 1950)
<i>Soergel</i>	<i>Soergel</i> Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen <sup>10</sup> (1967 – 1975) mit Name des Autors
SoldG	Soldatengesetz v. 19. 8. 1975 (BGBl. I 2273)
<i>Staudinger</i>	<i>Staudinger</i> Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch <sup>12</sup> (1983)
StGB	Strafgesetzbuch
<i>Stiefel/Hofmann</i>	<i>Stiefel/Hofmann</i> Kraftfahrtversicherung <sup>12</sup> (1983)
StPO	Strafprozeßordnung
StrG	Straßengesetz (Ländergesetze)
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVG	Soldatenversorgungsgesetz v. 26. 7. 1957 in der Fassung der Bek. v. 21. 4. 1983 (BGBl. I 457)

## Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

SZ	Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofs in Zivil- und Justizverwaltungssachen
<i>Thomas/Putzo</i>	<i>Thomas/Putzo</i> Zivilprozeßordnung <sup>12</sup> (1982)
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u. a.	und andere, unter anderem
u. U.	unter Umständen
v.	vom
VAE	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (1936 – 1944)
<i>Venzmer</i>	<i>Venzmer</i> Mitverursachung und Mitverschulden im Schadensersatzrecht (1960)
VersR	Zeitschrift „Versicherungsrecht“
VersWiss.	Zeitschrift „Versicherungswissenschaft, Versicherungspraxis und Versicherungsmedizin“ (1947 – 1950, seitdem „Deutsche Versicherungszeit-schrift für Sozialversicherung und Privatversicherung“)
VerwArch.	Zeitschrift „Verwaltungsarchiv“ (1893 – 1942 und seit 1957)
VerwRspr.	Verwaltungsrechtsprechung in Deutschland, Sammlung oberstrichterli-cher Entscheidungen aus dem Verfassungs- und Verwaltungsrecht
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VGT	Deutscher Verkehrsgerichtstag (Veröffentlichung der gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen durch die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft)
VkBl.	Verkehrsblatt
VkRdsch.	Zeitschrift „Verkehrsrundschau“
VM	Zeitschrift „Verkehrsrechtliche Mitteilungen“
VN	Der Versicherungsnehmer, Zeitschrift
VO	Verordnung
Vorb.	Vorbemerkung
VP	Zeitschrift „Die Versicherungspraxis“ (1903 – 1943 und seit 1950)
VR	Verkehrsrechtliche Rundschau (1921 – 1944)
VRS	Verkehrsrechtssammlung (zitiert nach Band und Seite)
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
VW	Versicherungswirtschaft, Halbmonatsschrift der deutschen Individual-versicherung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung v. 24. 11. 1970 (VkBl. 1970 758, berichtigt VkBl. 1971 30, zuletzt geändert VkBl. 1980 520)
<i>Wahrendorf</i>	<i>Wahrendorf</i> Die Prinzipien der Beweislast im Haftungsrecht (1976)
<i>Walter</i>	<i>Walter</i> Die Haftung des Kraftfahrzeughalters (1962)
	<i>Walter</i> Die Regulierung des Kraftfahrzeugschadens <sup>4</sup> (1973)
WarnJ	Jahrbuch der Entscheidungen zum BGB und den Nebengesetzen, be-gründet v. Warneyer (1900 – 1938)
WarnRspr.	Rechtsprechung des RG (siehe RGWarn.)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WJ	Informationen zum Versicherungs- und Haftpflichtrecht, herausgegeben von <i>Wussow</i>
WM	Zeitschrift „Wertpapiermitteilungen“
<i>Wussow</i>	<i>Wussow</i> Das Unfallhaftpflichtrecht <sup>12</sup> (1975)
	<i>Wussow</i> Systematik des Haftpflichtrechts (1958)
<i>Wussow/Küppers-busch</i>	<i>Wussow/Küppersbusch</i> Ersatzansprüche bei Personenschaden <sup>3</sup> (1981)

### Abkürzungs- und Schrifttumsverzeichnis

ZA	Zusatzabkommen v. 3. 8. 1959 zum NATO-Truppenstatut (BGBl. 1961 II 1218)
ZAkDR	Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht
ZBR	Zeitschrift für Beamtenrecht (1929 – 1943 und seit 1953)
ZDG	Zivildienstgesetz i. d. F. v. 29. 9. 1983 (BGBl. I 1221, 1370)
ZFS	Zentralblatt für Sozialversicherung
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZMR	Zeitschrift für Miet- und Raumrecht
ZPO	Zivilprozeßordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
zust.	zustimmend
zutr.	zutreffend
ZVkJWiss.	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (1923 – 1944 und seit 1948)
ZVersWiss.	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft (1901 – 1943 und seit 1960)
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht
zw.	zweifelhaft
ZZP	Zeitschrift für Zivilprozeß (1879 – 1943 und seit 1950)

# I. Straßenverkehrsgesetz

## Vorbemerkungen

### Übersicht

	Rdn.		Rdn.
I. Das Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung		III. Internationales Haftungsrecht	
1. Wesen und Herkunft	1	1. Maßgeblichkeit des Tatortrechts	15
2. Gefährdungshaftung außerhalb des Straßenverkehrs	2	2. Ausnahmen	17
a) Eisenbahnen	2	a) Deutsche Staatsangehörigkeit von Schädiger und Geschädigtem	17
b) Luftverkehr	3	b) Gemeinsame ausländische Staatsangehörigkeit	19
c) Sonstige Bereiche	4	c) Gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt	20
d) Erweiterung der Gefährdungshaftung	5	d) Gemeinsame Zulassung und Versicherung	21
3. Entwicklung der Gefährdungshaftung bei Kraftfahrzeugen		3. Beschränkung der Anwendung ausländischen Rechts bei Ansprüchen gegen Deutsche	22
a) Entwurf von 1906	6	4. Anwendungsbereich des Deliktsstatuts	23
b) Gegenentwurf	7	5. Hinweise zu den Regelungen in anderen Ländern	24
c) Entwurf von 1908	8		
II. Entstehungsgeschichte des StVG			
1. StVG und KFG	9		
2. Die einzelnen Änderungen des Gesetzes	14		

### Schrifttum

**Zur Gefährdungshaftung allgemein** s. bei § 7

#### Zum internationalen Haftungsrecht

*Hepting* „Gastarbeiterunfälle“ in der neuesten Rechtsprechung zum internationalen Deliktsrecht – wann ist bei Auslandsunfällen deutsches Recht anwendbar? DAR 1983 97; *Kittke* Die Regulierung von Kfz.-Unfällen zwischen der BRD und der DDR DAR 1976 281; *Lorenz* International-privatrechtliche Probleme des Straßenverkehrsrechts DAR 1983 273; *Mansel* Zur Kraftfahrzeughalterhaftung in Auslandsfällen VersR 1984 97; *Mummenhoff* Ausnahmen von der lex loci im internationalen Privatrecht NJW 1975 476; *Nanz* Zur Bestimmung des Deliktsstatuts im englischen, französischen und italienischen Privatrecht VersR 1981 212; *Seetzen* Das anzuwendende Recht bei Verkehrsunfällen mit Ausländern, insbesondere Gastarbeitern NJW 1972 1643; *Voigt* Die Geltendmachung von Ansprüchen deutscher Geschädigter aus Kfz.-Haftpflichtschäden gegen Ausländer NJW 1976 451.

## I. Das Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung

### 1 1. Wesen und Herkunft

Den Haftungsvorschriften des StVG liegt der Gedanke zugrunde, daß für besonders gefährliche Unternehmungen eine vom Verschulden unabhängige gesetzliche Haftpflicht zu begründen sei. Diese „Gefährdungshaftung“ wurde im wesentlichen im Zuge der Entwicklung der Technik und insbesondere des technischen Massenverkehrs im 19. und 20. Jahrhundert von der Gesetzgebung (und teilweise auch der Rechtsprechung) geschaffen und ständig fortentwickelt. Ein historisches Vorbild hat sie jedoch in der dem römischen und auch dem früheren deutschen Recht bekannten Verantwortlichkeit des Inhabers der Hausgewalt für das Verhalten der seiner Gewalt unterworfenen Menschen und Tiere, die teilweise auch Eingang in das BGB (§ 833) gefunden hat.

### 2 2. Gefährdungshaftung außerhalb des Straßenverkehrs

a) **Eisenbahnen.** Der Gedanke, daß für besonders gefährliche Unternehmungen eine von Verschulden unabhängige, gesetzliche Haftpflicht zu begründen sei, hatte schon der Vorschrift des § 25 preußisches Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 (GS S. 505) zugrundegelegen, wonach die Gesellschaft zum Ersatz allen Schadens an beförderten Personen und Sachen und an anderen Personen und deren Sachen verpflichtet wurde; eine Entlastungsmöglichkeit bestand nur bei eigener Schuld des Beschädigten und bei unabwendbarem äußeren Zufall. Durch das Gesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. 6. 1871 (RGBl. S. 207; RHaftpflG) wurde die Haftung des Eisenbahnunternehmers für Personenschäden reichseinheitlich geregelt und dem Landesrecht entzogen. Nach § 1 dieses Gesetzes haftete der Unternehmer für bei dem Betrieb der Eisenbahn entstandene Personenschäden, sofern er nicht beweisen konnte, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten verursacht wurde. Die Haftung für Sachschäden blieb zunächst noch der landesrechtlichen Regelung vorbehalten (vgl. Art. 105, 3 EGBGB), soweit nicht (bei beförderten Sachen) Vertragsrecht eingriff. Erst das Gesetz über die Haftpflicht der Eisen- und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. 4. 40 (RGBl. I S. 691) brachte auch insoweit die Rechtseinheit. Die beiden Reichsgesetze wurden 1978 durch das HaftpflG v. 4. 1. 1978 (BGBl. I S. 145) ersetzt.

3 b) **Luftverkehr.** Als Ersatz für das dem Grundeigentümer durch § 905 BGB entzogene Verbotungsrecht billigte ihm das RG (RGZ 100 69; 101 102) einen Anspruch auf Ersatz des Schadens zu, der durch die Betriebsgefahr des Luftverkehrs ange richtet worden ist, ohne daß etwa ein Verschulden des Unternehmers nachgewiesen zu werden brauchte. Dieser Rechtsentwicklung folgte dann auch der Gesetzgeber, indem er im Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 22 (RGBl. I S. 681) – noch weit über das RHaftpflG. hinaus – dem beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall Geschädigten einen Anspruch auf Schadenersatz auch dann gab, wenn höhere Gewalt vorliegt; lediglich für die beförderten Personen und Sachen wurde die Gefährdungshaftung durch die Möglichkeit eines Entlastungsbeweises eingeschränkt (vgl. §§ 33, 44, 45 LuftVG).

4 c) **Sonstige Bereiche.** Als weitere Beispiele einer gesetzlich geregelten Gefährdungshaftung seien genannt die Haftung des Inhabers von Kernenergieanlagen

(§ 25 i. V. m. § 7 AtomG) und die Haftung für die Verursachung von Schäden, die einem anderen durch eine nachteilige Veränderung des Wassers entstehen (§ 22 WHG).

**d) Erweiterung der Gefährdungshaftung.** Eine Ausdehnung der verschuldensunabhängigen Haftung auf andere Bereiche ist angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklung diskutierbar. Sie erfordert jedoch ein Tätigwerden des Gesetzgebers (wie z. B. in § 2 Abs. 1 Satz 3 des aus formellen Gründen vom BVerfG für nichtig erklärten Staatshaftungsgesetzes v. 26. 6. 1981, BGBl. I S. 553, für das Versagen technischer Einrichtungen). Eine Gefährdungshaftung ohne gesetzliche Grundlage ist abzulehnen (vgl. BGHZ 54 332; BGH NJW 1975 685: kein Anspruch aus Gefährdungshaftung bei Versagen einer Lichtsignalanlage). Zu einer Quasi-Gefährdungshaftung gelangt die Rechtsprechung allerdings insoweit, als sie eine Beweislastumkehr oder einen Anscheinsbeweis für das Verschulden zuläßt (vgl. § 16, 290). 5

### 3. Entwicklung der Gefährdungshaftung bei Kraftfahrzeugen

**a) Entwurf von 1906.** In enger Anlehnung an § 1 RHaftpflG lautete § 1 des 1906 von der Regierung vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden (BR-Drucks. Nr. 7/1906): 6

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen . . .

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Im Falle der Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.“

Die Begründung besagte dazu:

„Während vor dem Erlasse des Bürgerlichen Gesetzbuchs Automobile nur wenig auf öffentlichen Wegen verkehrten, hat in den letzten Jahren der Automobilverkehr in Deutschland bedeutend zugenommen. So erfreulich die Entwicklung dieses aussichtsreichen Verkehrsmittels und des darauf begründeten Industriebetriebs ist, so geht doch damit zugleich eine starke Vermehrung der durch Automobile verursachten Unfälle Hand in Hand. Zur Verhütung und zum Ausgleich solcher Unglücksfälle hat sich das geltende bürgerliche Recht nicht als ausreichend erwiesen, auch nicht in Verbindung mit den erlassenen Polizeivorschriften. Denn wenn auch diese Vorschriften im Sinne des § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs als Gesetze anzusehen sind, die den Schutz eines anderen bezwecken, so bedarf es doch, um die Schadensersatzpflicht zu begründen, neben dem Beweis eines Verstoßes gegen die polizeiliche Vorschrift noch des weiteren Nachweises, daß der Verstoß auf einem Verschulden beruht (§ 823 Abs. 2). Der Nachweis eines Verschuldens ist aber bei den durch Automobile veranlaßten Schäden mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft. Die Raschheit, mit der sich die Vorgänge abspielen, die Erregung, in welcher sich der Geschädigte im Augenblicke des Unfalls befindet, sowie der Umstand, daß sehr häufig außer den Beteiligten keine Zeugen vorhanden sind, machen es nicht selten unmöglich, die näheren Umstände des Falles in der Weise festzustellen, wie es nach dem geltenden Rechte zur Begründung der Klage erforderlich ist. Gelingt es aber auch, ein Verschulden nachzuweisen, so wird dieses in der Regel nur den Lenker des Fahrzeugs treffen, dessen Haftung für den Verletzten meist ohne praktischen Nutzen ist; der Unternehmer selbst bleibt von der Haftung frei. Vollständig versagt das geltende Recht in den Fällen, in welchen der Unfall überhaupt nicht durch ein Verschulden, sondern durch die dem Automobilverkehr als solchem innewohnende Gefährlichkeit herbeigeführt worden ist.

Eine schärfere Regelung der Haftpflicht erscheint im Interesse der Sicherheit des Verkehrs geboten. Es entspricht auch der Billigkeit, daß der Unternehmer eines mit gemeiner Gefahr

verbundenen Betriebs für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden verantwortlich gemacht wird. Die Gefahren des Automobilbetriebs beruhen namentlich darauf, daß die Kraftfahrzeuge zur Entwicklung einer ungewöhnlichen Geschwindigkeit imstande und regelmäßig auch bestimmt sind. Infolge der erhöhten Geschwindigkeit ist die Zahl der Überholungen und Begegnungen mit anderen Fahrzeugen erheblich größer als bei gewöhnlichen Fuhrwerken; gerade beim Ausweichen und Überholen entstehen aber erfahrungsgemäß die meisten Unfälle, indem der Führer des Kraftfahrzeugs die in Betracht kommenden stets wechselnden Verhältnisse, wie die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs, die Entfernung und Bewegung anderer Fahrzeuge oder die Beschaffenheit der Fahrbahn fehlerhaft berechnet oder unrichtig einschätzt. Die große Lenkbarkeit der Kraftfahrzeuge ist zwar geeignet, manchen Zusammenstoß zu vermeiden, andererseits wird es aber dadurch, daß Automobile nicht auf Gleisen fahren und in der Lage sind, rasche Wendungen zu machen, wesentlich erschwert, ihnen auszuweichen. Hiervon abgesehen, darf von einer Verschärfung der Haftpflicht erhofft werden, daß größere Vorsicht Platz greifen und damit eine Herabminderung der Zahl der Unfälle eintreten wird.“

Es sollte also nach dem Entwurf 1906 gehaftet werden bis zur höheren Gewalt, und die Haftpflicht sollte den Betriebsunternehmer treffen.

- 7 b) Gegenentwurf.** Der Gegenentwurf wollte in jenen beiden Punkten – Haftung bis zur höheren Gewalt und Haftung des Betriebsunternehmers – eine Änderung erzielen, indem die Haftung nur für Verschulden (eigenes oder das des Personals) und für Fehler des Materials – mit Auferlegung der Beweislast an den Haftpflichtigen – vorgeschlagen und als Haftpflichtiger der Halter des Fahrzeugs bezeichnet wurde:

„Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird (der Halter des Fahrzeugs), verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß der Schaden weder auf Betriebsfehler oder auf Betriebsstörungen noch auf ein Verschulden des Fahrzeughalters zurückzuführen ist. Dem Verschulden des Fahrzeughalters steht das Verschulden desjenigen, dessen er sich zur Führung des Fahrzeugs bedient, gleich.“

- 8 c) Entwurf von 1908.** Diesen Gedanken des Gegenentwurfs schloß sich der – nicht mehr lediglich die Haftpflicht regelnde, sondern zu einem „Gesetz für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ erweiterte – Entwurf 1908 an. Sein § 1 lautete:

„Wird durch ein im Betriebe befindliches Fahrzeug ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Kraftfahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person noch durch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Einrichtungen verursacht worden ist.“

In *erster Lesung* gelangten folgende zwei Änderungsanträge zur Abstimmung:

Nr. 1: Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Kraftfahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß der Unfall durch ein unabwendbares äußeres Ereignis oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Im Falle . . . usw., wie Entwurf von 1906.

Nr. 2: Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist.

Ist der Schaden durch ein Kraftfahrzeug verursacht, das zur Zeit des Unfalls dem Berufe oder der Erwerbstätigkeit des Fahrzeughalters diene, so ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur

Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person, noch durch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder Versagen seiner Vorrichtungen verursacht worden ist.

Antrag 1 wurde angenommen, 2 abgelehnt (KommBer. S. 8).

Damit war also in erster Lesung die dem RHaftpflG nachgebildete Haftung bis zur höheren Gewalt, gemildert in Anlehnung an die Tierhalterhaftung nach § 833 Satz 2 BGB, abgelehnt und der Begriff des „unabwendbaren äußeren Ereignisses“ eingeführt worden, „weil die Judikatur des RG über den Begriff ‚höhere Gewalt‘ teilweise als abwegig bezeichnet werden müsse. Das österreichische Gesetz und die Materialien dazu führten übrigens ausführlich aus, was unter unabwendbarem Ereignis zu verstehen sei: die höhere Gewalt im Sinne der *herrschenden* Theorie und Judikatur und ferner ein *sonstiges* äußeres unabwendbares Ereignis. Der Begriff gehe also weiter als höhere Gewalt“ (KommBer. S. 7/8).

In *zweiter Lesung* war beantragt, die Vorschriften über die Haftpflicht zu fassen:

„Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann . . .“ usw., wie dann Gesetz geworden.

Dazu bemerkt der KommBer (S. 9):

„Der Antrag bezweckt, den in der ersten Lesung aufgenommenen Begriff des unabwendbaren äußeren Ereignisses schärfer zu umgrenzen und sein Verhältnis zu der fehlerhaften Beschaffenheit des Fahrzeuges und dem Versagen seiner Verrichtungen festzustellen. . . . Bei der Fassung nach Beschlüssen in erster Lesung . . . sei es nicht ausgeschlossen gewesen, daß die Judikatur des Reichsgerichts, die bei Anwendung des Begriffs „höhere Gewalt“ in einzelnen Fällen bedenklich weit gegangen sei, dennoch, obgleich dies die Absicht der Kommission nicht sei, hierher übernommen werden könnte. Deshalb habe man sich entschlossen, den Begriff des unabwendbaren Ereignisses noch näher zu umgrenzen.“

Der Antrag wurde angenommen (KommBer. S. 9).

## II. Entstehungsgeschichte des StVG

### 1. StVG und KFG

9

Das StVG geht unmittelbar zurück auf das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) vom 3. 5. 1909 (RGBl. S. 437). Dieses Gesetz wurde mit verschiedenen Änderungen und unter der neuen Bezeichnung „Straßenverkehrsgesetz“ aufgrund Art. 8 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. 12. 1952 (BGBl I S. 832) neu bekanntgemacht. Es ist in dieser Fassung in Kraft getreten am 23. 1. 1953.

Das KFG als Vorläufer des StVG 1952 war aus einem Gesetzentwurf hervorgegangen, der ursprünglich nur die Haftpflicht wegen Unfällen im Kraftfahrzeugverkehr regeln wollte. Mit dem Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs hatten die Unfälle zu Anfang des Jahrhunderts eine bis dahin unbekannte Höhe erreicht. Der Ruf nach Maßnahmen gegen die im Reichstag mehrfach so bezeichnete „Autoraserei“, insbesondere nach Verschärfung der die Haftpflicht aus Unfällen regelnden Bestimmungen erhob sich allgemein. So wurde denn zunächst der „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betrieb von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden“ am 10. 1. 1906 dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorgelegt (Drucksachen des Bundesrates, Session 1906, Nr. 7). Der Entwurf war als rein zivilrechtlichen Inhalts im Reichsjustizamt ausgearbeitet worden.

10

- 11** In einem neuen Entwurf (Drucksachen des Bundesrats, Session 1908 Nr. 62) wurde ein Abschnitt „Verkehrsvorschriften“ angefügt. Die Regelung des Verkehrs war bis dahin nicht der Reichszuständigkeit unterworfen; jedoch hatte der Bundesrat „Grundzüge, betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 3. 5. 1906 aufgestellt, die von den Ländern teils im Gesetzes-, teils im Verordnungsweg mit Wirkung vom 1. 10. 1906 eingeführt worden waren. Mit dem KFG vom 3. 5. 1909 hatte das Reich die Kompetenz für das Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs an sich gezogen.
- 12** Das KFG 1909 war nach Überschrift und Inhalt nicht ein Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt, sondern ein Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zur Abwendung von Schäden aus solchem Verkehr. Das zeigt sich insbesondere in den Gefahrverhütung bezweckenden Bestimmungen über Fahrzeug und Führer und in den Verkehrsvorschriften, ferner in den die Ersetzung von Unfallschäden regelnden Haftpflichtbestimmungen. Gedacht war das Gesetz als Maßnahme zum Schutze der unbeteiligten Öffentlichkeit; das kam, abgesehen von den Beratungen, namentlich zum Ausdruck in den Vorschriften, daß die Fahrzeuge verkehrssicher sein müssen, und im Ausschluß der Haftpflicht für Unfallschäden der Insassen und Betriebstätigen.
- 13** An diesem Charakter des KFG als eines Gesetzes zum Schutze vor den Unzuträglichkeiten des Kraftverkehrs, also zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den Straßen, hat auch das VerkSichG vom 19. 12. 1952 nichts geändert. Die Haftpflichtbestimmungen wurden ohnehin unverändert in das StVG übernommen. Auch aus der Änderung der Gesetzesbezeichnung können keine Schlüsse auf eine etwa beabsichtigte Änderung des Anwendungsbereichs der Haftpflichtnormen (z. B. eine Beschränkung auf den Verkehr auf öffentlichen Straßen) gezogen werden.
- 14** **2. Die einzelnen Änderungen des Gesetzes**
- Änderungen der Haftungsvorschriften des StVG wurden im wesentlichen durch folgende Gesetze bewirkt:
- Gesetz vom 23. 12. 1922 (RGBl. 1923 I S. 1): Änderung des § 12;
  - Gesetz vom 21. 7. 1923 (RGBl. I S. 743): Änderung der Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeugs in § 1 Abs. 2 und des § 8;
  - Gesetz vom 10. 8. 1937 (RGBl. I S. 901): Änderung des § 12;
  - Gesetz vom 7. 11. 1939 (RGBl. I S. 2223): Neuregelung der Haftung bei Schwarzfahrt und gegenüber Insassen, Änderung des § 12;
  - Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts vom 16. 7. 1957 (BGBl. I S. 710): Erweiterung der Haftpflicht durch Streichung des § 8 Abs. 2 und Einfügung des § 8 a, Änderung des § 12;
  - Gesetz vom 15. 9. 1965 (BGBl. I S. 1362): Änderung des § 12;
  - Gesetz vom 3. 12. 1976 (BGBl. I S. 3281): Änderung des § 13 Abs. 2;
  - Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. 8. 1977 (BGBl. I S. 1577): Änderung der §§ 12 und 14.

### III. Internationales Haftungsrecht

#### 15 1. Maßgeblichkeit des Tatortrechts

Von den unter Rdn. 17ff. behandelten Ausnahmen abgesehen, gilt nach dem deutschen Kollisionsrecht (vgl. Art. 12 EGBGB) für die Delikts- wie für die Gefähr-

dungshaftung das Recht des Tatorts (RGZ 96 96; BGHZ 23 65; BGH NJW 1976 1588). Bei Verkehrsunfällen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gelten also StVG, BGB usw. auch dann, wenn hieran Ausländer beteiligt sind, bei Unfällen im Ausland gilt das Haftungsrecht des betreffenden Staates, bei Unfällen in der DDR deren Haftungsrecht. Rück- und Weiterverweisungen sind zu beachten.<sup>1</sup>

**Tatort** ist der Ort, an dem das schädigende Ereignis stattgefunden hat (BGHZ 25 16 65), sowie jener, an dem der schädigende Erfolg, die Rechtsgutsverletzung, eingetreten ist (BGHZ 52 108). Im Verkehrshaftpflichtrecht werden beide in aller Regel zusammentreffen. Der Eintritt weiterer Schadensfolgen ist für die Frage des anzuwendenden Rechts ohne Belang (RGZ 140 29; BGHZ 52 108; BGH NJW 1977 1590). Daher richten sich z. B. auch die Unterhaltersersatzansprüche im Ausland lebender Hinterbliebener eines bei einem Unfall in Deutschland Getöteten nach deutschem Recht (BGH VersR 1978 231).

## 2. Ausnahmen

a) Bei **deutscher Staatsangehörigkeit von Schädiger und Geschädigtem** gilt nach § 1 17 der VO über die Rechtsanwendung bei Schädigungen deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets v. 7. 12. 1942 (RGBl. I 706) auch bei Unfällen im Ausland das deutsche Haftungsrecht (BGHZ 34 222), jedoch nur dann, wenn die Beteiligten auch ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Bereich der deutschen Rechtsordnung haben (BGHZ 87 95; BGH NJW 1983 2771 = JR 1984 62 m. Anm.: *Hohloch*). Dies gilt auch, wenn deutsche juristische Personen durch einen Deutschen im Ausland geschädigt werden (§ 1 Abs. 2 der VO; vgl. BayObLG VersR 1982 371). Beteiligung als Versicherer genügt nicht. Der spätere Übergang des Anspruchs auf eine Person mit anderer Staatsangehörigkeit ist ohne Einfluß. Ist nur einer von mehreren für den Unfall eines Deutschen Verantwortlichen ebenfalls Deutscher, so gilt im Verhältnis zu diesem das Heimat-, im übrigen das Tatortrecht.

Bei Unfällen in der DDR gelten die vorstehenden Grundsätze jedenfalls bei 18 Deutschen, die in der Bundesrepublik ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, entsprechend. Hat ein Unfallbeteiligter jedoch seinen gewöhnlichen Aufenthalt in der DDR, so ist sein Personalstatut das dortige Recht, so daß es bei der Anwendung des Tatortrechts verbleibt. Ebenso verhält es sich bei Unfällen zwischen Bewohnern der Bundesrepublik und der DDR in Drittländern.

b) Bei **gemeinsamer ausländischer Staatsangehörigkeit** ist in entsprechender An- 19 wendung der sich aus der VO vom 7. 12. 1942 (Rdn. 17) ergebenden Rechtsgedanken das Heimatrecht der Beteiligten dann anzuwenden, wenn ihre Beziehungen zum Tatortland nur vorübergehender Natur sind (BGHZ 57 265). Die Abwicklung des Unfalls zwischen niederländischen Urlaubern in Deutschland richtet sich daher nach deutschem Recht. Haben die Ausländer dagegen im Tatortland ihren gewöhnlichen Aufenthalt (z. B. Gastarbeiter), so verbleibt es bei der Maßgeblichkeit des Tatortrechts (BGHZ 57 265). Auch wenn nach vorstehenden Grundsätzen das gemeinsame Heimatrecht anzuwenden ist, ist eine evtl. Weiterverweisung zu beachten. So ist z. B. beim Unfall zweier Türken in Jugoslawien an sich türkisches Recht maßgeblich; dieses verweist jedoch auf das jugoslawische Recht weiter (OLG Köln

<sup>1</sup> LG Schweinfurt IPRax 1981 26; LG Nürnberg-Fürth VersR 1980 955 m. zust. Anm. *Dörner*; *Soergel/Kegel* Art. 12 EGBGB 64; *MünchKomm/Kreuzer* Art. 12 EGBGB 28; *Jayme* IPrax 1981 17; *Hepting* DAR 1983 100; a. A. *Nanz* VersR 1981 217.

NJW 1980 2646 m. Anm. *Kropholler*, s. a. OLG Hamm, VersR 1979 976, für das iranische Recht).

- 20** c) **Der gemeinsame gewöhnliche Aufenthalt** in einem anderen als dem Tatortland wird verschiedentlich ebenfalls als ausreichend angesehen, um die Maßgeblichkeit des Tatortrechts auszuschließen. So hat z. B. das LG Frankfurt (IPRspr 1975 Nr. 20) auf einen Unfall in Ungarn, an dem in Deutschland tätige Gastarbeiter jugoslawischer Staatsangehörigkeit beteiligt waren, deutsches Recht angewandt, desgleichen das LG Köln (VersR 1977 831) bei einem Unfall in Jugoslawien zwischen einem Deutschen und einem in Deutschland arbeitenden Türken. Vereinzelt wurde sogar bei gleicher Staatsangehörigkeit der Beteiligten auf den gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt abgestellt, also z. B. beim Unfall in Bulgarien zwischen türkischen Gastarbeitern mit gewöhnlichem Aufenthalt in Deutschland deutsches Recht angewandt (KG NJW 1981 1162; s. a. LG Berlin VersR 1979 750; AG Berlin-Charlottenburg DAR 1981 16). Diese Rechtsprechung ist jedenfalls dann abzulehnen, wenn einer der Beteiligten die Staatsangehörigkeit des Tatortlandes besitzt (vgl. BGH NJW 1977 496; OLG München IPRspr. 1978 Nr. 20; OLG Hamm IPRspr. 1978 Nr. 22), begegnet aber auch darüber hinaus Bedenken, weil sie der rechtlichen Grundlage entbehrt (vgl. jetzt aber BGH VersR 1984 542).
- 21** d) **Die gemeinsame Zulassung und Versicherung des Fahrzeugs** in einem anderen als dem Tatortland reicht nach deutschem internationalem Privatrecht ebenfalls nicht aus, um eine Ausnahme von der Anwendung des Tatortrechts zu begründen (BGH NJW 1977 496; KG VersR 1983 495). Dagegen knüpft Art. 4 des (derzeit in Belgien, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal und der Tschechoslowakei geltenden) Haager Übereinkommens über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4. 5. 1971 ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit oder den gewöhnlichen Aufenthalt der beteiligten Fahrer an den gemeinsamen Registrierungsort der Fahrzeuge an. Auf diesem Wege kann es bei Auslandsunfällen zu einer Rückverweisung auf das deutsche Recht kommen (z. B. beim Unfall zwischen einem Deutschen und einem in Deutschland tätigen jugoslawischen Gastarbeiter in Jugoslawien; vgl. LG Nürnberg-Fürth VersR 1980 955 m. Anm. *Dörner; Lorenz* DAR 1983 278).

## **22 3. Beschränkung der Anwendung ausländischen Rechts bei Ansprüchen gegen Deutsche**

Nach Art. 12 EGBGB haftet ein Deutscher auch bei Anwendung ausländischen Tatortrechts nur insoweit, als er auch nach deutschem Recht haften würde (vgl. BGH VersR 1977 374). Er kann sich daher auch auf die Verjährungsregeln des deutschen Rechts berufen. Die Bestimmung des Haftungsumfanges richtet sich jedoch nicht ausschließlich nach Deliktsrecht; auch andere Ansprüche sind zu berücksichtigen.

## **23 4. Anwendungsbereich des Deliktsstatuts**

Das nach den vorstehenden Grundsätzen ermittelte Deliktsstatut entscheidet über alle die Haftungsbegründung und den Haftungsumfang betreffenden Fragen (z. B. Haltereigenschaft [hierzu *Mansel* VersR 1984 102], Schuldfähigkeit, Verschuldensgrad, Mitverschulden, Haftungsausschluß, Verjährung). Die Vorfrage (für § 10 Abs. 2 StVG, § 844 Abs. 2 BGB), ob ein Unterhaltsanspruch besteht, ist jedoch nach den hierfür geltenden Kollisionsregeln anzuknüpfen (vgl. BGH VersR 1978 346).

Die für den Unfallort geltenden Verkehrsregeln sind unabhängig vom Deliktsstatut stets verbindlich (BGHZ 57 265); dies gilt jedoch nicht für die Frage, ob ein Verstoß grob fahrlässig war (BGH VersR 1978 541). Zur Erstreckung des Deliktsstatuts auf den Direktanspruch gegen den Haftpflichtversicherer s. § 16, 633.

## 5. Hinweise zu den Regelungen in anderen Ländern

24

Auf Einzelheiten der Haftpflichtbestimmungen in anderen Ländern kann hier nicht eingegangen werden. Nachfolgende Hinweise auf Literatur und Entscheidungen zu den Regelungen einzelner Länder (alphabetisch geordnet) können jedoch weiterhelfen.

**Belgien:** *Stummvoll* DAR 1963 201.

**DDR:** *Kittke* DAR 1977 232 (Schmerzensgeld); *Weigelt* DAR 1978 43 (Verkehrsvorschriften).

**Frankreich:** *Philipp* DAR 1970 40; *Sievers* VersR 1971 99; *Kwalo* VersR 1971 288 (immaterielle Schäden); *Hübner* VersR 1980 795 (Verkehrssicherungspflicht); *Zwenger/Heirich* DAR 1983 109; *Böhm* DAR 1983 118 (Schmerzensgeld).

**Großbritannien:** *Kämmer* VersR 1973 17; *Kötz* VersR 1979 585.

**Italien:** *Allwag/Maggiani* DAR 1962 221, 249; *Wrangel* VersR 1982 628; *Zwenger/Heirich* DAR 1983 103; *Böhm* DAR 1983 120 (immaterieller Schaden).

**Jugoslawien:** *Grosmann* AnwBl. 1976 146; *Peuster* VersR 1977 795; *Zwenger/Heirich* DAR 1983 104; *Böhm* DAR 1983 121 (immaterieller Schaden).

**Niederlande:** *Faber* DAR 1968 180; *van den Reijden* DAR 1967 41; *Lill* DAR 1971 38.

**Österreich:** *Dittrich* DAR 1972 225, 1976 29 und 1977 29 (Verkehrsvorschriften); *Zwenger/Heirich* DAR 1983 107; *Böhm* DAR 1983 116 (Schmerzensgeld).

**Polen:** *Lammich* VersR 1979 798.

**Portugal:** *Bujan* VersR 1978 307.

**Schweden:** *Igney* VersR 1977 16; *Lange-Fuchs* VersR 1977 701; *Voigt* DAR 1978 9.

**Schweiz:** *Zwenger/Heirich* DAR 1983 108; *Böhm* DAR 1983 117 (Schmerzensgeld); *Hofmann* VersR 1983 1093 (Wert der Hausfrauenarbeit).

**Spanien:** *Peuster* DAR 1977 291; *Mittelmeier* VersR 1979 1085 und 1980 901; *Zwenger/Heirich* DAR 1983 106.

**Türkei:** *KG* VersR 1983 495 u. *OLG Celle* VersR 1983 642 (Schmerzensgeld); *Dural* VersR 1984 106 (unbefugter Gebrauch eines Kraftfahrzeugs); *Krüger* VersR 1975 680; *Dural* VersR 1982 123 (Verjährung).

**UdSSR:** *Majdanik-Sternik* VersR 1971 18.

**Ungarn:** *Visiki* DAR 1976 141 (Verkehrsvorschriften); *György* VersR 1980 609 (immaterieller Schaden).

§ 7

Schadensersatzpflicht des Halters und des Schwarzfahrers

**(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.**

**(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.**

**(3) Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet; daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Satz 1 findet keine Anwendung, wenn der Benutzer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist oder wenn ihm das Fahrzeug vom Halter überlassen worden ist.**

Übersicht

	Rdn.		Rdn.
I.	Systematik der Halterhaftung nach § 7	III.	Das Merkmal „bei dem Betrieb“
	1. Die Betriebsgefahr als Grundlage der Haftung	1.	Verhältnis zu § 1 HaftpflG
	1	2.	Entwicklung der Rechtsprechung
	2. Die gesetzliche Regelung	23	
	4	a)	Maschinentechnische Auffassung
	a) Grundschemata	23	
	4	b)	Verkehrstechnische Auffassung
	b) Die einzelnen Haftungsvoraussetzungen	24	
	5	c)	Normativer Betriebsbegriff
	c) Die Einwendungen des Halters	26	
	6	3.	Begriffsbestimmung
	3. Verhältnis zu anderen Haftungsnormen	30	
	8	4.	Keine Beschränkung auf kraftfahrzeugspezifische Gefahren
II.	Der Begriff des Kraftfahrzeugs	33	
	1. Begriffsbestimmung	5.	Verkehr außerhalb öffentlicher Straßen
	9	35	
	2. Die einzelnen Begriffsmerkmale	6.	Die Kausalität des Betriebs für den Schadenserfolg
	10	a)	Einleitung
	a) Fahrzeuge	36	
	10	b)	Adäquate Verursachung
	b) Landfahrzeuge	37	
	11	c)	Überholende Kausalität
	c) Maschinenkraft	46	
	12	d)	Mittelbare Verursachung
	d) Keine Bindung an Bahngleise	48	
	14	aa)	Durch eigenes Verhalten des Geschädigten
	3. Nicht zugelassene Kraftfahrzeuge	50	
	18		

bb) Durch Verhalten eines Dritten	59	d) Mit Willen des Geschädigten herbeigeführte Schadensfälle	109
cc) Durch ein Tier	62	3. Personenschaden	110
dd) Durch leblose Sachen	63	a) Tötung	111
ee) Durch Sichtbeeinträchtigung	64	b) Körper- und Gesundheitsverletzung	113
ff) Mittelbare Schädigung Dritter	65	4. Sachschaden	119
e) Alternative Kausalität	66	a) Beschädigung, Vernichtung, Besitzverlust	119
7. Zeitlicher und örtlicher Zusammenhang	71	b) Beeinträchtigung der Nutzbarkeit	120
a) Keine Haftungsvoraussetzung	71	c) Beeinträchtigung eines Besitzrechts	121
b) Beweiserleichterung	72	d) Beeinträchtigung eines Aneignungsrechts	122
8. Einzelfälle	73	V. Der Schaden	
a) Anhänger	74	1. Begriffsbestimmung	123
b) Abgeschleppte Kraftfahrzeuge	77	a) Doppelte Bedeutung des Begriffs „Schaden“	123
c) Geschobene Kraftfahrzeuge	78	b) Konkreter Haftungsgrund bei § 7	124
d) In sonstiger Weise ohne eigene Motorkraft bewegte Kraftfahrzeuge	79	c) Normativer Schadensbegriff	128
e) Abgestellte Kraftfahrzeuge	81	2. Der Zurechnungszusammenhang zwischen Unfall und Schaden	129
f) Liegegebliebene Kraftfahrzeuge	86	a) Haftungsbegründende und haftungsausfüllende Kausalität	129
g) Verunglückte Kraftfahrzeuge	88	b) Adäquanz	131
h) Be- und Entladen	91	c) Schutzzweck der Haftungsnorm	132
i) Ein- und Aussteigen	94	d) Mittelbar verursachte Schäden beim Unfallbeteiligten	134
k) Herabfallen von Teilen des Kraftfahrzeugs oder der Ladung	97	e) Mittelbar verursachte Schäden bei Dritten	136
l) Hochschleudern von Gegenständen	98	f) Selbständige Weiterentwicklung von Unfallfolgen	140
m) Verschmutzung der Straße	99	g) Schadensbegünstigende Konstitution	143
n) Tanken und Warten des Kraftfahrzeugs	100	3. Art und Umfang des Schadensersatzes	145
o) Rennveranstaltungen	101	a) Naturalrestitution	145
p) Vorsätzliche Schädigung mittels des Kraftfahrzeugs	102	b) Geldersatz	146
IV. Unfall mit Personen- oder Sachschaden als konkreter Haftungsgrund		c) Immaterieller Schaden	152
1. Allgemeines	103	d) Überholende Kausalität	154
2. Unfall	105	e) Schadensanlagen	155
a) Plötzlichkeit des Schadensereignisses	106	f) Nutzlos gewordene Aufwendungen	157
b) Beschränkung auf Personen- und Sachschäden	107	g) Aufwendungen zur Schadensvorsorge	158
c) Absichtlich herbeigeführte Schadensfälle	108		

**§ 7 StVG**      **Schadensersatzpflicht des Halters und des Schwarzfahrers**

h)	Vorteilsausgleichung	161	ee)	Verwaltungsverfahren nach dem NATO-Truppenstatut	261
4.	Umfang des Schadensersatzes	162	ff)	Einschaltung eines Inkassoinstituts	262
a)	Personenschäden	162	gg)	Aufwand für die Abwicklung des Schadens	263
b)	Allgemeine Grundsätze für Sachschäden	164	g)	Finanzierungskosten	266
c)	Totalschaden	165	h)	Sonstige Vermögensnachteile	270
aa)	Bei neuen oder neuwertigen Sachen	167	aa)	Haftungsschaden	271
bb)	Bei gebrauchten Sachen	168	bb)	Entgangener Veräußerungsgewinn	272
cc)	Steuerliche Nachteile, Umsatzsteuer	169	cc)	Zurückstufung in der Beitragsklasse	273
dd)	Restwertabzug	171	dd)	Inspektionskosten	275
ee)	Besonderheiten bei Kraftfahrzeugen	172	i)	Zinsen	275a
d)	Reparabler Sachschaden	181	VI.	Anspruchsberechtigung	
aa)	Grundsatz: Kosten der vollwertigen Wiederherstellung	182	1.	Der Verletzte als Anspruchsberechtigter	276
bb)	Abzug für Werterhöhung	191	a)	Begriff des Verletzten	276
cc)	Abrechnung auf Totalschadenbasis bei Unzumutbarkeit der Reparatur	193	b)	Mittelbar Geschädigte	280
dd)	Abrechnung auf Totalschadenbasis bei Unverhältnismäßigkeit der Reparatur	198	c)	Anspruchsberechtigung ohne rechnerischen Schaden	281
ee)	Ersatz fiktiver Reparaturkosten	203	2.	Gesetzlicher Forderungsübergang auf Kaskoversicherer	282
ff)	Technischer Minderwert	208	a)	Anwendungsbereich	282
gg)	Merkantiler Minderwert	209	b)	Voraussetzung der Kongruenz	283
e)	Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit	214	c)	Quotenvorrecht des Versicherungsnehmers	285
aa)	Vermögensfolgeschäden	215	VII.	Der Halter als Ersatzpflichtiger	
bb)	Entgangener Gewinn	216	1.	Bedeutung des Halterbegriffs	288
cc)	Aufwendungen zur Überbrückung des Ausfalls	223	2.	Inhalt des Begriffs	289
dd)	Abstrakte Nutzungsausfallentschädigung	243	a)	In Gebrauch haben	290
ee)	Entgangene Annehmlichkeiten	251	b)	Für eigene Rechnung	291
f)	Kosten der Rechtsverfolgung	252	c)	Nicht nur ganz vorübergehend	292
aa)	Sachverständigen-gutachten	253	d)	Verfügungsgewalt	293
bb)	Ermittlungsaufwand	255	3.	Vertretung des Halters	297
cc)	Anwaltskosten	257	4.	Mehrheit von Haltern	299
dd)	Kosten vorangegangener Prozesse	260	5.	Fehlen eines Halters	302
			6.	Anzeichen für das Vorliegen der Haltereigenschaft	303
			a)	Eigentum	304
			b)	Zulassung und Haftpflichtversicherung	305
			c)	Tatsächlicher Gebrauch	306
			d)	Tragen der Aufwendungen	307
			7.	Einzelfälle	308
			a)	Kauf eines Kraftfahrzeugs	308

b) Probefahrt	309	bb) Kausalzusammenhang	363
c) Überführungsfahrt	310	cc) Abstellen des Kraftfahrzeugs	364
d) Sicherungsübereignung, Verpfändung	311	dd) Verwahren der Schlüssel	367
e) Leihe, Miete	312	ee) Überlassen der Schlüssel	368
f) Nießbrauch	317	c) Exzeß des befugten Benutzers	369
g) Leasing	318	aa) Begriffe der Anstellung und Überlassung	370
h) Reparaturwerkstätte	319	bb) Überlassung des Kraftfahrzeugs durch die Vertrauensperson an einen Dritten	371
i) Sammelgarage	320	cc) Eigenmächtige Benutzung des einer Vertrauensperson überlassenen Kraftfahrzeugs durch einen Dritten	372
k) Angestellte, Arbeiter	321		
l) Handelsvertreter	323		
m) Beamte	324		
n) Juristische Personen, Gesellschaften	325		
o) Auftragsverwaltung	326		
p) Verwaltungsakt	327		
q) Pfändung	328		
r) Testamentsvollstrecker	329		
s) Eheleute	330		
t) Anhänger	331		
u) Unbefugter Gebrauch	332		
VIII. Die Ersatzpflicht bei unbefugter Kraftfahrzeugbenutzung (Abs. 3)		IX. Verhältnis des Halters zu anderen Ersatzpflichtigen	
1. Geschichtliche Entwicklung	333	1. Haftung nach außen	373
2. Bedeutung des § 7 Abs. 3	334	a) Halter mehrerer Kraftfahrzeuge	373
3. Benutzung ohne Wissen und Willen des Halters	338	b) Halter und Führer	374
a) Benutzung	339	c) Halter und sonstige Ersatzpflichtige	375
b) Ohne Wissen und Willen	342	2. Haftungsausgleich im Innenverhältnis	376
4. Die Haftung des unbefugten Benutzers	345	3. Haftung mehrerer nach § 7 Ersatzpflichtiger untereinander	378
a) Überblick	345	a) Ansprüche eines Halters gegen einen Mithalter desselben Kraftfahrzeugs	378
b) Begriff der unbefugten Benutzung	346	b) Ansprüche des Halters gegen einen unbefugten Benutzer	379
c) Haftungsausschluß bei Exzeß des befugten Benutzers (Abs. 3 Satz 2)	347	c) Ansprüche des unbefugten Benutzers gegen den Halter	381
aa) Anstellung für den Betrieb des Kraftfahrzeugs	348	X. Haftungsausschluß bei unabwendbarem Ereignis	
bb) Überlassung des Kraftfahrzeugs	349	1. Überblick	382
cc) Schwarzfahrt eines Dritten mit dem einer Vertrauensperson überlassenen Kraftfahrzeug	350	2. Der Begriff „unabwendbares Ereignis“	385
dd) Ende der Überlassung	355	a) Ereignis	385
5. Die Haftung des bisherigen Halters	356	b) Unabwendbar	386
a) Überblick	356	c) Unabwendbarkeit bei körperlichem oder geistigem Versagen des Kraftfahrzeugführers	391
b) Schuldhaftes Ermöglichen der unbefugten Benutzung	361		
aa) Eigenes Verschulden	362		

§ 7 StVG      Schadensersatzpflicht des Halters und des Schwarzfahrers

d)	Unabwendbarkeit bei Unfallverursachung durch eine beim Betrieb des Kraftfahrzeugs beschäftigte Person	393	bb) Hilfs- oder Aufsichtspersonen	497
e)	Der Begriff „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“	395	d) Haftung des Halters gegenüber dem beim Betrieb Beschäftigten	498
f)	Kausalität zwischen Sorgfaltsverletzung und Ereignis	397	6. Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und Versagen seiner Verrichtungen	499
3.	Das für den Halter unabwendbare Ereignis	399	a) Bedeutung der Regelung	499
4.	Das für den Führer unabwendbare Ereignis	402	b) Begriffsbestimmung	500
a)	Grundsätze	402	c) Maßgeblicher Zeitpunkt	504
aa)	Unabwendbarkeit	403	d) Äußere Einwirkungen	505
bb)	Beachtung der Verkehrsvorschriften	404	e) Verschulden Dritter	506
cc)	Verstoß gegen Verkehrsvorschriften	405	f) Natürliche Abnutzung	507
dd)	Entscheidender Zeitpunkt	406	g) Kausalität	508
ee)	Plötzliche Gefahrenlage	407	h) Einzelfälle	509 – 522
ff)	Ungünstige Straßen- und Witterungsverhältnisse	409	XI. Sonstige Haftungsausschließungsgründe	
gg)	Verkehrswidriges Verhalten des Verletzten oder eines Dritten	411	1. Nach dem StVG	523
b)	Einzelfälle	414 – 490	2. Nach §§ 636, 637 RVO	524
5.	Das für eine beim Betrieb beschäftigte Person unabwendbare Ereignis	491	3. Vertraglicher Haftungsausschluß	525
a)	Bedeutung der Regelung	491	XII. Beweisrechtliche Fragen	
b)	Bei dem Betrieb beschäftigt	492	1. Die Verteilung der Beweislast	526
c)	Einzelfälle	496	a) Die Beweislast des Verletzten	527
aa)	Insassen	496	b) Die Beweislast des Halters	528
			c) Beweislast bei unbefugter Benutzung des Kraftfahrzeugs	530
			2. Die Beweisanforderungen	534
			a) Grundsatz	534
			b) Beweis des Unfalls	535
			c) Beweis des Kausalzusammenhangs zwischen Betrieb und Unfall	536
			d) Beweis der Unabwendbarkeit des Unfalls	537
			e) Beweis des Schadens	539

**Schrifttum**

**Zur Gefährdungshaftung allgemein:**

*Böhmer* Weitere Ausdehnung der schuldlosen Haftung? *VersR* 1956 461; *Böhmer* Ist die Halterhaftung eine reine Gefährdungshaftung? *VersR* 1961 965; *von Caemmerer* Reform der Gefährdungshaftung (1971); *Deutsch* Methode und System der Gefährdungshaftung, *VersR* 1971 1; *Eglin* Die Betriebsgefahr von Kraftfahrzeugen (1970); *Esser* Grundlagen der Entwicklung der Gefährdungshaftung? (1969); *Meyer* Gefährdungshaftung-Verschuldenshaftung, *VersR* 1957 1; *Rinck* Die Gefährdungshaftung (1959); *Schultz* Gefährdungshaftung bei nicht öffentlichem Verkehr, *VersR* 1964 575; *Weimar* Ist die Halterhaftung eine reine Gefährdungshaftung? *VersR* 1961 1072; *Zachert* Gefährdungshaftung und Haftung aus vermutetem Verschulden im deutschen und französischen Recht (1971).

**Zur Haftungs begründung:**

*Bauer* Die Problematik gesamtschuldnerischer Haftung trotz ungeklärter Verursachung, JZ 1971 4; *Böhmer* Der Begriff des Betriebsunfalls in § 7 KFG und in § 1 RHaftpflG, RdK 1950 97; *Böhmer* Zur Haftung des Halters eines abgeschleppten Kraftfahrzeugs, JR 1971 501; *Har-tung* Möglichkeiten und Grenzen des zivilen Haftpflichtrechts bei Massenauffahrunfällen, VersR 1981 696; *Klimke* Probleme der überholenden Kausalität, ZfV 1972 565, 593 und 719; *Klimke* Überholende Kausalität aus haftpflichtrechtlicher Sicht, ZfV 1972 750 und 783; *Tschernitschek* Zur Auslegung des Begriffs „Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ (§ 7 Abs. 1 StVG), VersR 1978 996; *Weimar* Die gesamtschuldnerische Haftung Beteiligten nach § 830 I 2 BGB, MDR 1960 463; *Weimar* Schadensersatzanspruch der durch Fernwirkung Geschädigten MDR 1963 887; *Weimar* Die Haftpflicht bei mehrfachem Überfahren VN 1964 169; *Weimar* Schreck- und Schockschäden MDR 1964 987.

**Zum Halterbegriff:**

*Hofmann* Minderjährigkeit und Halterhaftung NJW 1964 228; *Voss* Haltereigenschaft der öffentlichen Verwaltung bei beamten- und privateigenen Kraftfahrzeugen, VersR 1955 201; *Weimar* Ehegatten als Tier- und Kraftfahrzeughalter, MDR 1963 366; *Weimar* Wann wird der Dieb eines Kraftfahrzeugs zu dessen Halter? JR 1963 378; *Weimar* Haftung minderjähriger Halter, ZfV 1964 1003; *Weimar* Auch eine OHG oder BGB-Gesellschaft kann Halter sein, VP 1965 163; *Weimar* Kraftfahrzeughalter-eigenschaft bei Personengesellschaften, DAR 1976 65.

**Zur Haftung bei unbefugter Benutzung:**

*Gaisbauer* Sicherung von Zugmaschinen gegen Unbefugte, VP 1965 169; *Hohenester* Sorgfaltspflichten beim Verlassen des Kraftfahrzeugs, DAR 1958 5; *Ruhkopf* Nachträgliche Genehmigung der Fahrt, VersR 1959 322; *Weimar* Schwarzfahrt des Betreuers des Kraftfahrzeugs, MDR 1959 17.

**Zum Entlastungsbeweis:**

*Böhmer* Wann muß der geschädigte Halter den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 StVG führen? DAR 1974 66; *Brüggemann* Hilfspersonen des Kraftfahrzeugführers, DAR 1957 113; *Engels* Die neuen Erkenntnisse über die Reaktionszeiten des Kraftfahrers DAR 1982 360; *Gaisbauer* Fahren bei Sturm, VersR 1967 1034; *Schoreit* Vertrauensgrundsatz bei § 7, NJW 1966 919; *Spiegel* Die neuen Erkenntnisse über die Reaktionszeiten des Kraftfahrers DAR 1982 366; *Weimar* Wer ist beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs angestellt, beschäftigt oder nur tätig? VP 1960 148; *Weimar* Mitverschulden des Verletzten und unabwendbares Ereignis, JR 1960 12; *Wussow* Ist die Ohnmacht des Fahrers ein unabwendbares Ereignis? DAR 1952 162.

**Zur Schadensberechnung:**

*Berger* Berechnung des entgangenen Gewinns beim Ausfall einer Kraftdroschke, VersR 1963 514; *Berger* Neue Tendenzen bei der Kraftfahrzeughaftung-Nutzungsausfallentschädigung, DAR 1971 290; *Beuthien* Nutzungsausfallschaden trotz eigener Betriebsreserve? NJW 1966 1996; *Böhmer* Haftung des Verletzten für Fehler der Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätte, JR 1971 239; *Böttcher* Schadenersatz für entgangene Gebrauchsvorteile VersR 1966 301; *Born* Mietwagenkosten VersR 1978 777; *von Caemmerer* Aufwendungen für eine Haftungs-freistellung bei der Anmietung von Ersatzwagen, VersR 1971 973; *Darkow* Der Minderwert von Kraftfahrzeugen nach Unfällen und seine Ermittlung, VersR 1975 207; *Darkow* Der merkantile Minderwert von Kraftfahrzeugen nach der Beseitigung von Unfallschäden, DAR 1977 62; *Detlefsen* Schadensersatz für entgangene Gebrauchsvorteile (1969); *Dörner* Taxi statt Mietwagen? VersR 1973 702; *Dörner* Schadensersatzprobleme beim Kraftfahrzeug-Leasing VersR 1978 884; *Frössler* Nutzungsausfall auch bei unfallbedingter Vereitelung der Nutzungsmöglichkeit, NJW 1972 1795; *Giesberts* Ersatz der bei der Instandsetzung des Unfallwagens anfallenden Mehrwertsteuer NJW 1973 181; *Giesen* Der große Preis oder über den Anreiz zu großzügigem Umgang mit Schadensposten aus entgangenem Gewinn bei Kraftfahrzeug-Totalschäden VersR 1979 389; *Görk* Zur Höhe der ersparten Eigenbetriebskosten bei Benutzung eines Ersatzmietfahrzeugs VersR 1971 801; *Gotthardt* Zum Herstellungsaufwand des verständigen Mannes, VersR 1975 977; *Grunsky* Entgangener Urlaub als Vermögensschaden NJW 1975 609; *Grunsky* Der Ersatz fiktiver Kosten bei der Unfallschadensregulierung NJW 1983 2465; *Hagen* Entgangene Gebrauchsvorteile als Vermögensschaden? JZ 1983 833; *Hamann* Metho-

den und Problematik der Schadensberechnung (1972); *Hartung* Ersatz von Kreditkosten, VersR 1974 147; *Heldrich* Vergeudung von Freizeit ist kein Vermögensschaden NJW 1967 1737; *Hermann* Schadensersatz für Reservehaltung, VersR 1964 991; *Himmelreich* Unfallschäden und ihre Regulierung NJW 1973 673; *Himmelreich* Finanzierungskosten – ein Alptraum der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer NJW 1973 978; *Himmelreich* Ersatz von Kreditkosten NJW 1974 1897; *Högenauer* Mehrwertsteuer bei Haftpflichtschäden, VersR 1971 800; *Hörstel* Keine Haftung des Verletzten für Fehler der Reparaturwerkstatt VersR 1967 16; *Iking* Berechnung des Schadenersatzes für die Aufwendungen bei der Inanspruchnahme eines Selbstfahrer Mietwagens, VersR 1971 6; *Kallfelz* Schadensersatzanspruch eines Fahrlehrers wegen Beschädigung seines Schulwagens durch einen Dritten, Fahrschule 1963 Heft 6; *Kirchner* Die fiktive Schadensberechnung bei unfallgeschädigten Kraftfahrzeugen NJW 1971 1541; *Klimke* Probleme der Berechnung von Sachschäden unter besonderer Berücksichtigung der Differenztheorie, ZfV 1972 187; *Klimke* Ersatzansprüche eines Taxiunternehmers bei Sachschaden, VersR 1972 903; *Klimke* Ersatz von Finanzierungskosten aus Anlaß eines Haftpflichtschadens, VersR 1973 880; *Klimke* Ersatz der Aufwendungen für eine Schadensabteilung des Geschädigten NJW 1974 81; *Klimke* Vorteilsausgleich bei Anmietung eines kleineren Ersatzfahrzeugs, VersR 1975 794; *Klimke* Oldtimer in der Schadensregulierung, ZfV 1975 44; *Klimke* Mißbräuchliche Rechtsausübung beim konstruktiven Totalschaden, VersR 1974 1063; *Klimke* Erstattungsfähigkeit von Kosten für Vorprozesse, VersR 1981 17; *Klink* Erstattung von Kosten für Privatgutachten, ZfV 1972 214; *Klunzinger* Verlust versicherungsvertraglicher Vergünstigungen, NJW 1969 2113; *Koch* Schadensersatzberechnung bei Bäumen, VersR 1973 10; *Köhler* Abstrakte oder konkrete Berechnung des Geldersatzes nach § 249 Satz 2 BGB? Festschrift für *Larenz* (1983) 349; *Larenz* Entgangener Gebrauchsvorteil, Festschrift für *Nipperdey* (1965) Bd. I 489; *Löwe* Schadensersatz bei Nutzungsentgang von Kraftfahrzeugen, VersR 1963 307; *Maase* Über die Berechtigung und die Höhe der Abzüge für Ersparnisse bei Mietwagenkosten, NJW 1961 253; *Maase* Die Abrechnung von Totalschäden im Rahmen der Kraftfahrzeug-Haftpflicht, VersR 1968 527; *Medicus* Schadensersatz und Billigkeit, VersR 1981 593; *Medicus* Gründe und Grenzen des Ersatzes „fiktiver Schäden“, DAR 1982 352; *Oswald* Ersatz der Mehrwertsteuer in Schadensfällen, WM 1973 686; *Preußner* Der Anspruch auf Schadensersatz wegen Verlustes des Schadensfreiheitsrabatts in der Haftpflicht- und Kaskoversicherung, VersR 1967 1029; *Ruhkopf* Um den Abzug des ersparten Verschleißes bei der Benutzung von Mietwagen nach Straßenverkehrsunfällen, VersR 1961 10; *Ruhkopf* Kein Risikozuschlag beim Erwerb eines Gebrauchtwagens, VersR 1965 1033; *Ruhkopf* Der Ersatz der Anwaltsgebühren, VersR 1968 21; *Ruhkopf/Sahm* Über die Bemessung des merkantilen Minderwerts, VersR 1962 593; *Sanden/Danner* Die „Nutzungsentuschädigung“ nach den Urteilen des BGH VersR 1966 697; *Scheinert* Ersatzansprüche bei Anmietung eines billigeren Fahrzeugs, VP 1967 102; *Schlund* Zum Umfang des merkantilen Minderwerts als Schaden, VersR 1976 908; *Schmid* Der entgangene Gewinn bei Kraftfahrzeug-Totalschäden, VersR 1980 123; *Schmidt* Ersatz von Mietwagenkosten, DAR 1961 156; *Schmidt* Erwerb eines anderen Kraftfahrzeugs, DAR 1965 2; *Schmidt* Kein Abzug „neu für alt“ bei Teillackierung, VersR 1965 746; *Schmidt* Ersatz von Nebenklagekosten, Büro 1965 781; *Schmidt* Merkantiler Minderwert, DAR 1966 230; *Schmidt* Ersatz von Vorsorgekosten, JZ 1974 73; *Schütz* Mietwagenkosten, Nutzungsentgang, VersR 1968 124; *Schwerdtner* Ersatz des Verlusts des Schadensfreiheitsrabatts in der Haftpflichtversicherung, NJW 1971 1673; *Spengler* Reparaturkosten- oder Totalschadenabrechnung bei nicht neuwertigen Wagen, VersR 1972 426; *Spengler* Erstattung von Schadensbearbeitungskosten, VersR 1973 115; *Steffen* Ausfall eines Linienomnibusses, DRiZ 1966 51; *Streck* Schadensersatz, Mehrwertsteuer, Vorsteuerabzug, BB 1971 1085; *Weimar* Erwerb eines fabrikneuen Kraftfahrzeugs, VP 1965 5; *Werber* Nutzungsausfall und persönliche Nutzungsbereitschaft, AcP 173 905; *Winter* Gegliedertter Schadensbegriff, Vorteilsausgleich, Nutzungsausfall, VersR 1967 334.

**Entstehungsgeschichte.** Vgl. Vorb. 9ff. Wortlaut und Bezeichnung des § 7 sind seit Erlaß des KFG unverändert.

## I. Systematik der Halterhaftung nach § 7

### 1. Die Betriebsgefahr als Grundlage der Haftung

1

Die Haftung knüpft an die **abstrakte Betriebsgefahr** an. Ausgangspunkt für die Regelung war ursprünglich die besondere Gefahr, die das Kraftfahrzeug schlechthin, also jedes Kraftfahrzeug ohne Rücksicht auf die Begleitumstände des Einzelfalls, für andere Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Dem Geschädigten wird zivilrechtlich (im Rahmen des § 12) Schutz vor allen Gefahren gewährt, die mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs verbunden sind. Das Gesetz löst allerdings die Haftung des Halters vom konkreten Vorliegen einer für Kraftfahrzeuge typischen Gefahr und knüpft sie schlicht an den Betrieb des Kraftfahrzeugs. Der Halter ist für alle Schäden verantwortlich, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs stehen, auch wenn die Tatsache, daß es sich um ein Kraftfahrzeug handelte, nach menschlicher Erfahrung ohne Bedeutung für Entstehung und Höhe des Schadens war. Auf ein Verschulden oder auch nur objektiv verkehrswidriges Verhalten kommt es nicht an (BGH NJW 1972 1808). Allerdings begründet die abstrakte Betriebsgefahr eine Haftung des Halters nur, wenn nicht im Einzelfall ein unabwendbares Ereignis vorliegt (Abs. 2).

Auf die im Einzelfall manifest gewordene **konkrete Betriebsgefahr** kommt es hingegen bei der Abwägung nach §§ 9, 17 an (vgl. § 9, 82). Die abstrakte Betriebsgefahr kann nämlich durch besondere Umstände (z. B. besonders gefahrträchtiges Fahrzeug, risikobehafteter Verkehrsvorgang, Verschulden des Führers) vergrößert sein („**erhöhte Betriebsgefahr**“), was bei der Bemessung der Haftungsquoten zu Buche schlägt.

2

Der Grad der Gefährlichkeit des Fahrzeugs für den Insassen oder Fahrer hat außer Betracht zu bleiben. Der Umstand, daß das Fahren auf einem Motorrad, Kleinkraftrad oder Fahrrad mit Hilfsmotor bei Zusammenstößen mit schwereren Fahrzeugen in der Regel zu schwereren Verletzungen führt als das Fahren im Kraftwagen, stellt keine Erhöhung der Betriebsgefahr dar und bleibt bei der Abwägung außer Betracht. Maßgebend allein ist die Gefährlichkeit für den anderen Verkehrsteilnehmer (BGH VersR 1971 1043).

3

### 2. Die gesetzliche Regelung

4

**a) Grundschemata.** Der Aufbau der Vorschrift enthält manche Unklarheiten, vor allem in Abs. 2 und 3. Die Gefährdungshaftung des Halters ist so geregelt, als handle es sich um eine Verschuldenshaftung, die allerdings schon bei Nichtbeobachtung der nach den Umständen gebotenen äußersten Sorgfalt eingreift, wobei überdies die Beweislast so verteilt ist, daß der Halter die Beobachtung dieser Sorgfalt beweisen muß. Der Halter muß nach dieser eigenartigen Systematik den sog. „Entlastungsbeweis“ führen. Überdies hat der Halter diesen Beweis nicht nur für sein eigenes Tun und Unterlassen zu führen, sondern auch für dasjenige des Führers des Kraftfahrzeugs und aller bei dem Betrieb beschäftigten Personen. Man darf allerdings nicht übersehen, daß das Gelingen oder Nichtgelingen des „Entlastungsbeweises“ zwar der Kern der Vorschrift ist, daß aber zunächst zu prüfen ist, ob sie auf den gegebenen Sachverhalt überhaupt anwendbar ist.

**b) Die einzelnen Haftungsvoraussetzungen.** Da Grundlage der Haftung die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs ist, ist erste Voraussetzung, daß an der Schadensentstehung ein Kraftfahrzeug beteiligt ist (zum Begriff Kraftfahrzeug Rdn. 9ff).

5

Weitere Voraussetzung ist, daß „bei dem Betrieb“ des Kraftfahrzeugs (Rdn. 19 ff) die adäquate Ursache (Rdn. 37 ff) für einen Unfall (Rdn. 105 ff) gesetzt wurde, der entweder zu einem „Personenschaden“ (Rdn. 110 ff) oder zu einem „Sachschaden“ (Rdn. 119 ff) geführt hat. Liegt entweder ein Personenschaden oder ein Sachschaden (oder beides) vor, so werden alle hiermit zusammenhängenden Schäden (auch Vermögensschäden) ersetzt; das Vorliegen eines Personen- oder Sachschadens ist also lediglich Voraussetzung jeder Haftung aus § 7 (Rdn. 107). Die Berechnung des Ersatzanspruchs (Rdn. 162 ff) ist von dieser Frage streng zu unterscheiden. Die Haftung trifft diejenige Person, die im Augenblick des Unfalls Halter war (hierzu Rdn. 289 ff). Nach Abs. 3 haftet ausnahmsweise auch ein Halter, der im Augenblick des Unfalls nicht mehr Halter war, nämlich dann, wenn der Unfall durch einen Dieb verursacht wird und der Halter den Diebstahl durch sein Verschulden ermöglicht hat (Rdn. 361). Wie ein Halter haftet auch diejenige Person, die zwar nicht Halter ist, aber das Kraftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benutzt (Rdn. 338 ff); sie haftet jedoch nicht, wenn der Halter sie für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt hat oder wenn der Halter ihr das Kraftfahrzeug „überlassen“ hat.

**6 c) Die Einwendungen des Halters.** Der Halter und die an sich wie ein Halter haftenden Personen werden von der Gefährdungshaftung frei, wenn es ihnen gelingt, den **Entlastungsbeweis** nach Abs. 2 zu führen; diese Möglichkeit besteht aber nicht, wenn der Unfall durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Vorrichtungen verursacht wurde (Rdn. 499 ff). Der Entlastungsbeweis ist geführt, wenn der Halter bewiesen hat, daß er selbst (Rdn. 399 ff), der Führer des Kraftfahrzeugs (Rdn. 402 ff) und alle bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs beschäftigten Dritten (Rdn. 491 ff) den Unfall trotz Beobachtung der äußersten nach den Umständen gebotenen Sorgfalt nicht verhindern konnten („unabwendbares Ereignis“; vgl. Rdn. 385 ff).

**7** Als **sonstige Einwendungen** gegen die Haftung nach § 7 kann der Halter insbesondere geltendmachen, daß das Fahrzeug mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann (§ 8), daß der Verletzte oder die beschädigte Sache zur Zeit des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurde (§ 8 a) oder der Verletzte beim Betrieb des Fahrzeugs tätig war (§ 8), daß eigenes Verschulden des Verletzten vorliegt (§ 9), daß der Anspruch verjährt ist (§ 14), daß die erforderliche Anzeige unterblieben ist (§ 15), u. U. daß es sich um einen Arbeitsunfall handelt (§§ 636, 637 RVO; vgl. § 16, 210 ff).

### **8 3. Verhältnis zu anderen Haftungsnormen**

Eine etwaige Haftung aus unerlaubter Handlung (§ 823 BGB) oder aufgrund anderer Anspruchsgrundlagen steht völlig unabhängig neben der Haftung nach § 7 (§ 16; vgl. die Erläuterungen hierzu).

## **II. Der Begriff des Kraftfahrzeugs**

### **9 1. Begriffsbestimmung**

Nach § 1 Abs. 2 gelten als Kraftfahrzeuge – auch im Sinne der Haftungsbestimmungen des StVG – „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“. In der ursprünglichen Fassung des Gesetzes vom 3. 5. 1909 hatte es statt „Landfahrzeuge“ geheißen „Wagen oder Fahrräder“. Durch die Gesetzesänderung vom 21. 7. 1923 wurde klargestellt, daß auch Kraftschlitten und Gleiskettenfahrzeuge Kraftfahrzeuge sind.

**2. Die einzelnen Begriffsmerkmale****10**

a) **Fahrzeuge** sind Einrichtungen zur Fortbewegung ohne Rücksicht auf den Zweck der Ortsveränderung. Die Beförderung von Personen oder Lasten ist kein Begriffsmerkmal. Es muß sich aber um selbständige Fahrgeräte handeln. Daher stellt z. B. eine Seil- oder Schwebbahn ebensowenig ein Fahrzeug dar wie der Schlittschuhläufer, der sich von einem auf dem Rücken getragenen Propeller treiben läßt. Die Geschwindigkeit ist für die Eigenschaft als Fahrzeug ohne Belang (vgl. jedoch § 8, wonach der Halter von der Haftung frei wird, wenn er beweist, daß das Fahrzeug auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/h fahren kann). Werden die sonstigen Voraussetzungen erfüllt, können auch Spiel- oder Kleinstfahrzeuge (z. B. Go Carts; LG Karlsruhe VersR 1976 252) Kraftfahrzeuge sein.

b) **Landfahrzeuge** sind solche, die zur Fortbewegung von einem Punkt der Erdoberfläche zu einem anderen durch Bewegung auf der Erdoberfläche geeignet und bestimmt sind. Damit scheiden Wasser- und Luftfahrzeuge grundsätzlich aus. Sind sie aber ihrer technischen Einrichtung nach geeignet, auch als Kraftfahrzeuge auf den Straßen zu verkehren, so gelten sie für die Dauer solchen Verkehrs als Kraftfahrzeuge. Die mit Abflug und Landung notwendig verbundenen Bewegungen eines Luftfahrzeugs auf dem Erdboden machen dieses jedoch nicht zum Kraftfahrzeug; dies gilt auch für den Fall einer Notlandung auf einer Straße.

**11**

c) Nur die durch **Maschinenkraft** bewegten Landfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge. Der Entwurf 1906 hatte noch den Begriff „durch elementare Triebkraft bewegt“ verwendet. Der Entwurf 1908 vermied, wie seine Begründung besagt, „den . . . nicht ohne Grund angefochtenen Ausdruck elementare Kraft“ und ersetzte ihn durch *Maschinenkraft*, ohne diesen Begriff zu erläutern. Die Entstehungsgeschichte zeigt aber, daß man den Ausdruck *Maschinenkraft* im Gegensatz zur menschlichen, tierischen und Naturkraft gewählt hat. Es ist nicht zu verkennen, daß solche Auslegung des Begriffs Maschinenkraft in gewissem Grade willkürlich ist, nicht mit Notwendigkeit sich aus der Wahl des Ausdrucks ergibt. Sie fußt auf der historischen Entwicklung und auf der Ansicht, daß den bis zum Beginn der Neuzeit üblichen Antriebskräften (menschliche und tierische Kraft, Wind, Anziehungskraft der Erde) die neu in den Dienst der Menschheit gestellten „künstlichen“ Kräfte entgegengestellt werden. Diese neuen Kräfte werden vor allem durch Umsetzung von Wärme oder Elektrizität in Bewegungsenergie gewonnen. Aber auch der Gyrobus, bei dem die Bewegungsenergie durch einen auf dem Fahrzeug angebrachten, schnell rotierenden Kreisel gespeichert wird, ist Kraftfahrzeug.

**12**

Die Maschine muß sich auf dem Fahrzeug befinden. Keine Kraftfahrzeuge sind daher die mit Hilfe einer Seilwinde von einem stationären Motor oder von einem anderen Kraftfahrzeug aus in Bewegung gesetzten Geräte, ebenso Anhänger (BGHZ 20 385; vgl. hierzu Rdn. 74) oder durch Anstoßen in Bewegung gesetzte Wagen. Ob das Fahrzeug auch die zur Energiespeicherung benötigten Einrichtungen oder Materialien (Treibstoff, Akkumulatoren) mit sich führt, ist ohne Belang. Daher ist z. B. auch der Obus, dem die elektrische Kraft von außen durch Stromleitungen und Stromabnehmer zugeführt wird, Kraftfahrzeug. Wird der Motor außer Betrieb gesetzt, so verliert das Fahrzeug hierdurch noch nicht seine Eigenschaft als Kraftfahrzeug. Bei Ausbau oder Defekt des Motors kommt es darauf an, ob ein neuerlicher Einbau oder eine Reparatur beabsichtigt ist. Erst wenn die bestimm-

**13**

mungsgemäße Verwendung des Fahrzeugs geändert wird, (z. B. Einsatz als Anhänger, Verschrottung), hört es auf, Kraftfahrzeug zu sein (BayObLG VRS 11 155).

- 14 d) Keine Bindung an Bahngleise** darf vorliegen. Bahngleis ist hierbei jede durch Schienen gebildete Fahrbahn, nicht nur die einer Eisenbahn im engeren Sinne. Gleichgültig ist, aus welchem Stoff das Gleis besteht. Die vom Kraftfahrzeug selbst mitgeführten Gleisketten sind jedoch keine Gleise. Auch Fahrinnen auf der Straße, die sich z. B. durch starke Beanspruchung gebildet haben und ein seitliches Abweichen erschweren oder unmöglich machen, nehmen einem Fahrzeug nicht die Eigenschaft als Kraftfahrzeug.

**Gebunden** an das Gleis ist das Fahrzeug, wenn es zwangsläufig der Schienenfahrbahn folgen muß. Die besondere Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs erblickte man bei Abfassung des Gesetzes darin, daß sich die Öffentlichkeit auf das Auftreten des einzelnen Kraftfahrzeugs wegen seiner Geschwindigkeit und Freizügigkeit, also der Plötzlichkeit des Erscheinens, nicht hinreichend sicher einstellen konnte. Diese Unberechenbarkeit fällt im wesentlichen fort, wenn ein Fahrzeug zwangsläufig einen bestimmten Weg nehmen *muß* und dieser Weg für jeden so deutlich erkennbar ist, daß er sich auf das Auftreten des Fahrzeugs einstellen kann. Dies ist der Fall, wenn erstens ein Schienenweg vorhanden ist – dieser fehlt z. B. beim Obus, nicht aber beim spurgeführten Omnibus – und zweitens das Fahrzeug von ihm nicht abweichen kann. Die zweite Voraussetzung ist gegeben, wenn das Fahrzeug entweder überhaupt nicht oder wenigstens nicht ohne weiteres den Schienenweg verlassen kann. Dabei macht es keinen Unterschied, ob das Fahrzeug mit allen Wagenrädern an Schienen gebunden ist, oder nur mit einigen.

- 15** Ist nur der **Anhänger gleisgebunden**, nicht aber das ziehende Fahrzeug (z. B. Zugmaschine rangiert einen Güterwagen), so wird die Eigenschaft des Zugfahrzeugs als Kraftfahrzeug nicht aufgehoben. Es muß in diesem Fall zwar einen durch das Gleis vorgezeichneten Weg einhalten, ist aber nicht an das Gleis gebunden, sondern hat einen gewissen Spielraum zu seitlicher Abweichung.

- 16** **Dauernde Bindung** ans Gleis ist nicht erforderlich. Das gleiche Fahrzeug kann vielmehr zeitweilig Schienenfahrzeug und zeitweilig Straßenfahrzeug sein. In diesen Fällen ist das Fahrzeug für die Dauer der Verwendung auf den Schienen nicht Kraftfahrzeug im Sinne des StVG; für die Haftung gilt das HaftpflG. Mit Aufhebung der Schienengebundenheit wird das Fahrzeug wieder zum Kraftfahrzeug. Bloßes Entgleisen macht ein Schienenfahrzeug jedoch nicht zum Kraftfahrzeug.

- 17** Die Beförderung von Schienenfahrzeugen auf der Straße mittels **Straßenroller** (vgl. § 49a Abs. 9 Nr. 2 StVZO) unterfällt dem StVG, denn das Schienenfahrzeug steht in diesem Fall zwar auf den Schienen des Untersatzes, ist aber nur Gegenstand einer mit Straßenfahrzeugen auf der Straße durchgeführten Beförderung.

### **18 3. Nicht zugelassene Kraftfahrzeuge**

Die Zulassung des Fahrzeugs (§ 1 Abs. 1) ist für die Haftpflicht grundsätzlich bedeutungslos. Auch etwa vorschriftswidrig nicht zugelassene oder vom Zulassungszwang freigestellte Fahrzeuge stehen in der Haftpflicht den zugelassenen gleich. Zulassung ist die Ermächtigung zum Betrieb; die gesetzliche Haftpflicht gründet sich aber auf die Tatsache des Betriebs unabhängig von der Frage der Ermächtigung. Allerdings kann die Benutzung eines zulassungspflichtigen, aber nicht zugelassenen Kraftfahrzeugs neben der Haftung nach § 7 auch eine solche nach § 823 BGB begründen (vgl. § 16, 111).

### III. Das Merkmal „bei dem Betrieb“

#### 1. Verhältnis zu § 1 HaftpflG

Die Worte „bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ sind dem § 1 RHaftpflG „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ nachgebildet. In § 1 des Entwurfs 1906 lauteten die Eingangsworte: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“. Die Begründung bemerkte dazu, der Entwurf regele die Haftpflicht nach dem Vorbilde der Vorschriften des RHaftpflG. „Soweit möglich, schließt er sich auch in der Fassung den die Haftpflicht der Eisenbahn regelnden Vorschriften dieses Gesetzes an. Dadurch wird zugleich erreicht, daß für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rechtsprechung und Literatur über das Haftpflichtgesetz verwertet werden kann.“ Auch der Gegenentwurf hielt insoweit an der Fassung des Entwurfs 1906 fest. 19

Der Entwurf 1908 schlug die Fassung vor: „Wird durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug“. Die Begründung besagte: „Als Voraussetzung für die Anwendung der Vorschriften des Entwurfs wird der Umstand bezeichnet, daß der Schaden durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug verursacht wird. Im Betriebe befindlich ist das Fahrzeug nicht nur dann, wenn es durch die Kraft des Motors getrieben wird, sondern auch dann, wenn es – z. B. auf geneigter Fläche – unter Ausschaltung des Motors mit Hilfe des durch ihn gewonnenen Antriebs sich weiterbewegt, oder wenn es – z. B. bei Fahrtunterbrechungen – ohne völlige Abstellung des Motors zur Fahrt bereit steht“. 20

Der eine der beiden zu § 1 gestellten und zur Abstimmung gelangten Änderungsanträge (Vorbem. 8) wollte die Fassung: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ wiederherstellen und begründete das damit, die Fassung: „durch ein im Betriebe befindliches“ ließe die Auslegung zu, daß nur unmittelbarer Schaden, nicht aber auch der mittelbare zu ersetzen sei (KommBer. S. 6). Der Antrag wurde angenommen; der KommBer. (S. 8) gibt über die Tragweite der Änderung der Eingangsworte keinen Aufschluß. 21

Nachdem der Gesetzgeber im Entwurf 1908 die enge Anlehnung an das RHaftpflG aufgegeben hatte, kann auch nicht mehr ohne weiteres als sein Wille unterstellt werden, die Rechtsprechung über dieses Gesetz für das StVG zu verwerten. Für die Auslegung des Begriffs „Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ ist somit nicht von vornherein die Auslegung des Begriffs „Betrieb einer Eisenbahn“ als bindend zugrunde zu legen. Die sachliche Verschiedenheit der beiden Betriebsarten führt vielmehr auch zu verschiedener Auslegung der Begriffe in den beiden Gesetzen. Der Betrieb einer Eisenbahn ist die Gesamtheit der mit dem Bahnverkehr zusammenhängenden Vorgänge (§ 1 HaftpflG, 4); einem solchen Betrieb kann der eines Fahrzeugs tatsächlich und rechtlich nicht gleichgestellt werden (OLG Köln DAR 1931 279; 1932 121). Für die Auslegung des Begriffs „bei dem Betrieb“ ist somit nur auf das einzelne Kraftfahrzeug abzustellen (RGZ 122 270). 22

#### 2. Entwicklung der Rechtsprechung

a) **Maschinentechnische Auffassung.** Nach dieser ursprünglich vertretenen Auffassung wurde unter dem Betrieb des Fahrzeugs nur das Einwirkenlassen der bestimmungsmäßigen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsmäßiger Bewegung verstanden (OLG Köln DAR 1932 121), also der Zeitraum vom Anlassen bis zum Stillstand. Diese Auslegung trug dem Gedanken Rechnung, daß die be- 23

sondere Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs auf der beim Fahren entwickelten Energie beruht, die diejenige von Pferdefuhrwerken und Fahrrädern erheblich übertrifft. Andererseits gibt weder die Entstehungsgeschichte des StVG (KFG) noch der Wortlaut des § 7 für eine Einschränkung dieser Art einen Anhalt.

- 24 b) Verkehrstechnische Auffassung.** Die Rechtsprechung ging in Deutschland bald dazu über, den Begriff zu erweitern. Dies beruht auf der Erkenntnis, daß die in § 7 StVG normierte Gefährdungshaftung nicht nur bei den Gefahren eingreift, die auf der besonderen Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs (erhebliche Bewegungsenergie) beruhen, sondern alle Gefahren umfaßt, die von einem Kraftfahrzeug und seiner Benützung ausgehen, auch soweit sie Pferdefuhrwerken in gleicher Weise eigen sind (so nächtliches Halten auf der Landstraße, unachtsames Aussteigen). Damit entfiel die innere Berechtigung dafür, nur das in Bewegung befindliche Kraftfahrzeug als in Betrieb befindlich anzusehen. Die Rechtsprechung ging dazu über, zahlreiche Sachverhalte dem Betrieb zuzurechnen, bei denen die bestimmungsgemäßen Triebkräfte nicht mehr auf das Kraftfahrzeug einwirkten. Vor allem ging das Reichsgericht zu der Ansicht über, der Betrieb ende nicht mit dem Abstellen des Motors oder dem Stillstand des Kraftfahrzeugs, sondern dauere bis zum Zustand „völliger Betriebsruhe“ an.
- 25** Als problematisch erwies sich hierbei insbesondere die Frage, ob ein unterwegs durchgeführtes Anhalten oder gar Parken des Kraftfahrzeugs dieses außer Betrieb setzt. Während das Reichsgericht zunächst (RGZ 122 270) noch auf seiner Ansicht beharrte, der Betrieb dauere nur bei einer kürzeren Unterbrechung der Fahrt an und nur dann, wenn das Kraftfahrzeug jederzeit wieder in Betrieb gesetzt werden könne, und zu dem Ergebnis kam, das Kraftfahrzeug sei außer Betrieb, wenn auf der Landstraße der Treibstoff verbraucht sei und erst von fern geholt werden müsse, hat es später (JW 1929 2055) die Meinung vertreten, der Betrieb dauere an, bis völlige Betriebsruhe eingetreten sei, und daher sei ein mit verstopfter Kraftstoffleitung nachts auf der Landstraße liegendegebliebener Lkw noch in Betrieb. Der BGH (NJW 1957 1878) erachtete einen Lkw, der auf einer Bundesstraße nachts geparkt war, während der Fahrer schlief, als in Betrieb befindlich und stellte hierbei noch darauf ab, daß die Aussicht bestanden habe, in absehbarer Zeit weiterzufahren. In einer späteren Entscheidung aber (BGHZ 29 163 = LM § 7 StVG Nr. 22 m. Anm. Hauss) bezeichnete er auch ein Kraftfahrzeug als in Betrieb befindlich, das auf einer Schnellstraße mit Motorschaden liegendegeblieben war. Die Ansicht des RG, daß nur ein kürzeres Anhalten zum Betrieb gehöre, und die noch in NJW 1957 1878 geäußerte Ansicht, daß nur ein betriebsbereites Kraftfahrzeug in Betrieb sein könne, wurden ausdrücklich aufgegeben. Der BGH vertrat vielmehr nun die Ansicht, der Betrieb des Kraftfahrzeugs dauere fort, solange der Fahrer das Kraftfahrzeug im Verkehr belasse, also solange es nicht an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs aufgestellt werde (ebenso OLG Karlsruhe VersR 1956 260; vgl. auch BayObLG JW 1926 1996; KG JW 1932 806).
- 26 c) Normativer Betriebsbegriff.** Der BGH hat in der grundlegenden und ausführlich begründeten Entscheidung BGHZ 29 163 einer neuen Tendenz in der Rechtsprechung den Boden bereitet, die sich von einem herkömmlichen, an Wortlaut und allgemeinen Vorstellungen orientierten Verständnis des Merkmals „bei dem Betrieb“ löst und auf eine von Sinn und Zweck der Norm bestimmte Auslegung abstellt. Diese „normative“ Begriffsbestimmung geht aus von der Erkenntnis, daß ein rein maschinentechnisches oder ein zu enges verkehrstechnisches Verständnis des

Begriffs „Betrieb“, wie es der Rechtsprechung des RG zugrundegelegt habe, angesichts der gewaltigen Zunahme des Verkehrs dem Sinn und Zweck des § 7 StVG nicht mehr gerecht würde, die Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu schützen. Für die Frage, ob sich ein Unfall mit einem stehenden Fahrzeug bei dessen Betrieb ereignet habe, könne es nicht darauf ankommen, ob der Fahrer freiwillig eine Fahrpause eingelegt habe oder ob er durch einen Schaden am Fahrzeug gezwungen worden sei, auf der Fahrbahn zu halten; entscheidend sei, daß in beiden Fällen andere Verkehrsteilnehmer durch sein Fahrzeug auf der Fahrbahn gefährdet werden. Auch die Dauer des Stilliegens sei kein geeignetes Kriterium, da man sonst zu dem sinnwidrigen Ergebnis käme, daß der Halter eines längere Zeit stillliegenden und damit mehr Gefahren hervorrufenden Fahrzeugs in der Frage der Haftung bevorzugt würde. In Anbetracht der Gefahren, die von stillliegenden Fahrzeugen ausgehen, sei der Betriebsbegriff daher weit auszulegen. Der Betrieb eines auf der Fahrbahn liegendegebliebenen Kraftfahrzeugs dauere fort, solange der Fahrer das Fahrzeug im Verkehr belasse und die dadurch geschaffene Gefahrenlage fortbestehe. Er werde im Sinne des § 7 erst unterbrochen, wenn das Fahrzeug von der Fahrbahn gezogen und an einem Ort außerhalb des allgemeinen Verkehrs aufgestellt werde. Der BGH nimmt in Kauf, daß er mit dieser Auslegung von den Vorstellungen des Gesetzgebers von 1908 abweicht, hält sich aber für berechtigt und verpflichtet, den Betriebsbegriff des § 7 den Erfahrungen und Erfordernissen der Neuzeit anzupassen, um auf diese Weise dem Willen des Gesetzes gerecht zu werden, der dahin geht, einen weitgehenden Schutz gegen die Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs zu gewährleisten.

In Weiterverfolgung dieser Linie entschied der BGH wenig später (VersR 1960 27 804), daß der Unfall, der sich mit einem auf der Fahrbahn geschobenen Motorrad ereignet, dessen Betrieb zuzurechnen ist, da die Gefahren, vor denen § 7 die Verkehrsteilnehmer schützen will, nicht nur von dem Motor und seiner Einwirkung auf das Kraftfahrzeug ausgehen, sondern von der gesamten Abwicklung des Verkehrs. Das Kraftfahrzeug selbst bilde im Verkehr eine erhebliche Gefahr.

Ausgehend von dieser teleologischen Auslegung des Betriebsbegriffs in § 7 hat der BGH in der Folgezeit mehrere Fälle entschieden, in denen zwar der Motor eines Kraftfahrzeugs in Gang, das Kraftfahrzeug aber zu anderen Zwecken als zur Fortbewegung im Verkehr eingesetzt war. Der BGH hat hierzu ausgeführt, § 7 wolle nur vor den Gefahren schützen, die von dem Kraftfahrzeug kraft seiner Eigenschaft als einer dem Verkehr dienenden Maschine ausgehen. Sobald ein Zusammenhang mit der Bestimmung des Kraftfahrzeugs als Beförderungsmittel im Verkehr nicht mehr bestehe, weil es z. B. nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt werde, verwirkliche sich nicht mehr die gerade von einem Kraftfahrzeug bei seinem bestimmungsmäßigen Gebrauch ausgehende Gefahr (BGH VersR 1975 945 für das Entladen eines Silofahrzeugs mittels motorgetriebenen Kompressors; vgl. auch BGH VersR 1961 263 u. 369 m. abl. Anm. *Böhmer*, wo ein Moped als Lichtquelle zur Warnung vor einem Unfall auf die Fahrbahn gestellt wurde). Wann die Maschinenkraft des Motors und die von ihm angetriebene Betriebseinrichtung des Fahrzeugs ihren Zusammenhang mit dessen Beförderungsfunktion und dem Straßenverkehr verloren haben, so daß die Schadensfolge nicht mehr vom Schutzbereich des § 7 umfaßt sei, lasse sich letztlich nur am Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände entscheiden.

Bestätigt und ausgebaut hat der BGH diese Betrachtungsweise in mehreren Entscheidungen, die sich mit Schäden beim Entladen von Tankwagen zu befassen hat-

ten. Entscheidend sei, ob die Gefahr wenigstens vom Vorhandensein des Kraftfahrzeugs im Verkehr ausgegangen sei, ob also jemand vor den Gefahren eines im Verkehr befindlichen Fahrzeugs, und sei es beim Entladen, geschützt werden müsse; habe sich der Schaden nämlich außerhalb des Verkehrsraumes ereignet, wobei sich nur die Funktion der Betriebseinrichtung des Tankwagens als Arbeitsmaschine ausgewirkt habe, so gehe es nicht um den Schutz eines „Verkehrsopfers“, wie es Sinn und Zweck des § 7 entspreche. Daher gehöre es zwar zum Betrieb des Kraftfahrzeugs, wenn Öl aus einem undichten Schlauch auf die Straße laufe oder jemand über den Schlauch stolpere, nicht dagegen, wenn der Öltank im Hause beim Ladevorgang wegen Überfüllung überlaufe (BGHZ 71 212; 75 48).

### 3. Begriffsbestimmung

- 30** Der vorstehend dargestellten, am Schutzzweck des § 7 orientierten Auslegung des Merkmals „bei dem Betrieb“ ist zuzustimmen. Jede andere Abgrenzung des Anwendungsbereichs der Haftungsnorm führt zu Differenzierungen, die sachlich nicht zu rechtfertigen und damit letztlich willkürlich sind. So ist es z. B. für die von einem abgestellten Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr unerheblich, ob noch ein Zusammenhang mit einem bestimmten Verkehrsvorgang oder einem bestimmten Fahrtzweck besteht und ob es erst drei Minuten oder schon drei Tage an seiner Stelle steht. Die Gefährdungshaftung, bei der unabhängig von Rechtswidrigkeit und Verschulden nicht für ein bestimmtes Tun oder Unterlassen, sondern für das Betreiben einer gefährlichen Vorrichtung einzustehen ist, empfängt ihre Rechtfertigung allein aus dem Hervorrufen bestimmter Betriebsgefahren (bei § 7: Verkehrsgefahren). Bereits der die Haftung auslösende Umstand muß deshalb im Lichte dieses Normzwecks abgegrenzt werden. Es erscheint nicht angängig, zunächst von einem mehr oder weniger weiten, allein durch äußerliche Gegebenheiten (z. B. Motorkraft, Bewegung) oder subjektiven Momenten (z. B. Fahrtzweck; vgl. *Full* 38) determinierten Betriebsbegriff auszugehen und erst im Rahmen der Kausalitätsprüfung bestimmte Betriebsauswirkungen für nicht zurechenbar zu erklären. Dem die Haftung nach § 7 auslösenden Merkmal „bei dem Betrieb“ ist vielmehr neben der (selbstverständlichen) kausalen Komponente eine normativ wertende von vorneherein immanent.
- 31** „Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ hat sich ein Unfall folglich ereignet, wenn sich eine Gefahr realisiert hat, die mit dem Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel verbunden ist. Nur dann wird der Schadensfall von dem Zweck des § 7, haftungsrechtlichen Schutz vor den vom Kraftfahrzeugverkehr hervorgerufenen Gefahren zu bieten, erfaßt.
- 32** Hierbei ist zu beachten, daß die Gefahr nicht kraftfahrzeugspezifisch sein muß (vgl. Rdn. 33) und daß das Kraftfahrzeug „Verkehrsmittel“ auch in ruhendem Zustand (vgl. Rdn. 34) und außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums sein kann (vgl. Rdn. 35). Neben dem Kausalzusammenhang (hierzu näher Rdn. 36 ff) zwischen Betrieb und Schadensereignis braucht ein besonderer räumlicher oder zeitlicher Zusammenhang nicht zu bestehen (vgl. Rdn. 71). Die Rechtsprechung zu Einzelfällen ist in Rdn. 73 ff dargestellt und gewürdigt.

### 4. Keine Beschränkung auf kraftfahrzeugspezifische Gefahren

- 33** Das RG hat bereits in RGZ 126 333 klargestellt, daß nach § 7 nicht etwa nur für die dem Betrieb eines *Kraftfahrzeugs* eigentümlichen Gefahren (etwa die aus der Motorgetriebenheit oder der höheren Geschwindigkeit resultierenden) gehaftet wird. Der Halter eines Kraftfahrzeugs kann daher gegenüber dem Schadensersatz-

anspruch des Verletzten z. B. nicht einwenden, der Unfall hätte sich genau so ereignen können, wenn der Anhänger nicht von einer Zugmaschine, sondern von Pferden gezogen worden wäre (vgl. OLG Dresden VAE 1943 30). Die unter diesem Aspekt etwas willkürlich erscheinende Beschränkung der Gefährdungshaftung auf Kraftfahrzeuge läßt sich damit rechtfertigen, daß diesen *in der Regel* eine höhere Betriebsgefahr innewohnt und der für den Straßenverkehr des 20. Jahrhunderts typische Gefährlichkeitsgrad durch das Auftreten der Kraftfahrzeuge bewirkt worden ist. Zudem kann auf die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeuge verwiesen werden, deren Erstreckung auf alle Verkehrsteilnehmer schwerlich realisierbar erscheint.

Aus Vorstehendem und den Ausführungen zum Schutzzweck des § 7 folgt, daß auch das ruhende Kraftfahrzeug – jedenfalls wenn es durch Inanspruchnahme von Verkehrsraum Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer schafft – eine Gefährdungshaftung auslösen kann (vgl. hierzu Rdn. 86 ff). 34

### 5. Verkehr außerhalb öffentlicher Straßen 35

Während § 1 Abs. 1 nach seinem Wortlaut nur für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen gilt, macht § 7 diese Einschränkung nicht. Hieraus und aus dem Schutzzweck des § 7 ergibt sich, daß er auch für Schäden gilt, die durch den auf Privatgrund durchgeführten Betrieb eines Kraftfahrzeugs verursacht worden sind<sup>1</sup>. Ein abgestelltes Fahrzeug wird allerdings nur dann eine unter § 7 fallende Betriebsgefahr hervorrufen können, wenn es sich innerhalb einer öffentlichen Wegen vergleichbaren Verkehrsfläche befindet oder auf eine solche einwirkt. Das außerhalb einer Verkehrsfläche (etwa in der Garage, im Garten oder auf einer Wiese) stehende Kraftfahrzeug fällt nach der oben (Rdn. 30f) gegebenen Definition des Merkmals „bei dem Betrieb“ nicht in den Anwendungsbereich des § 7, es sei denn, daß es von dort aus (z. B. durch auslaufendes Öl, blendende Scheinwerfer) auf andere Verkehrsteilnehmer eingewirkt haben kann.

### 6. Die Kausalität des Betriebs für den Schadenserfolg

**a) Einleitung.** Die Formulierung „bei dem Betrieb“ bringt den selbstverständlichen Umstand zum Ausdruck, daß zwischen dem Betrieb des Kraftfahrzeugs und dem Schaden ein Zusammenhang bestehen muß. Eine Haftung des Kraftfahrzeughalters wird nicht allein dadurch begründet, daß sich sein Fahrzeug zum Zeitpunkt eines Unfalls (zufällig) in unmittelbarer Nähe befand; der Betrieb dieses Fahrzeugs muß vielmehr zum Entstehen des Unfalls beigetragen haben (BGH VersR 1968 176; 1969 58; 1973 83; 1976 927). Erforderlich ist also eine kausale Verknüpfung, und zwar einmal zwischen dem Betrieb und dem Schadensereignis (in § 7 Abs. 2 „Unfall“ genannt; sog. haftungsbegründende Kausalität) und zum anderen zwischen dem Unfall und dem geltendgemachten Schaden („haftungsausfüllende Kausalität“). An dieser Stelle ist nur die haftungsbegründende Kausalität zu behandeln; zur Kausalität zwischen Unfall und Schaden s. Rdn. 129 ff. Bei der haftungsbegründenden Kausalität sind im wesentlichen zwei Fragen problematisch, nämlich

1. genügt jede Verursachung oder sind an den Kausalablauf bestimmte Anforderungen zu stellen,
2. ist neben der Kausalität auch ein enger räumlicher und zeitlicher Zusammenhang erforderlich?

36

<sup>1</sup> BGHZ 5 320; BGH VersR 1960 635; 1981 252; BayObLG DAR 1929 284; OLG Königsberg JRPrV 1938 381; LG Hamburg VersR 1953 488.

- 37** b) **Adäquate Verursachung. Ursache im philosophisch-logischen Sinn**, wie ihn die Naturwissenschaften verwenden, ist die Gesamtheit der Bedingungen, die den Schaden herbeigeführt haben. Schrifttum und Rechtsprechung haben jedoch auf dem Gebiet des bürgerlichen Rechts durch Einführung des Begriffs der adäquaten Verursachung die Ersatzpflicht auf die Fälle zu beschränken versucht, in denen diese Pflicht zumutbar ist. Eine solche Beschränkung erweist sich als erforderlich, weil andernfalls die Regel, daß grundsätzlich jeder die Folgen eines ihm zustoßenden Unglücks selbst zu tragen hat, in ihr Gegenteil verkehrt würde. Es wäre, ganz besonders in Fällen, in denen ohne Verschulden gehaftet wird, unbillig, auch denjenigen – u. U. sogar nur denjenigen – haften zu lassen, der lediglich eine entfernte Bedingung für die Entstehung des Schadens setzte. Das gleiche gilt für die zahlreichen Fälle, in denen zwar subjektiv (also vom Standpunkt der Strafrechtslehre) keine Fahrlässigkeit vorliegt, aber infolge des im bürgerlichen Recht geltenden objektiven Fahrlässigkeitsbegriffs gehaftet wird oder in denen infolge Umkehrung der Beweislast (§ 18) dem schuldlosen Führer der Nachweis seiner Unschuld mißlingt.
- 38** Als **Ursache im Rechtssinn** (besser: rechtlich zurechenbare Ursache) gelten im bürgerlichen Recht daher nur die Bedingungen, die mit einem solchen Erfolg, wie er tatsächlich eingetreten ist, in adäquatem Zusammenhang stehen (BGHZ 2 138; 3 267; BayObLGZ 1962 168).
- 39** Auch im Zivilrecht ist jedoch die Erkenntnis der **Äquivalenztheorie** gültig, daß als Ursache nur eine Tatsache (ein Ereignis, eine Handlung, eine Unterlassung) angesehen werden darf, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfielen (conditio sine qua non). Ein Ereignis, das nach der Äquivalenzlehre („Bedingungstheorie“) als Ursache ausscheidet, kann auch nach der Adäquanztheorie keinesfalls Ursache sein. Die Prüfung nach der Äquivalenzlehre muß mithin jeder anderen Prüfung vorausgehen (*Werner JR 1960 282; BayObLGZ 1962 168*).
- 40** Eine Verursachung liegt somit nur vor, wenn der Betriebsvorgang ohne Hinzu-denken eines anderen (in Wirklichkeit nicht geschehenen) Ereignisses nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfielen oder doch eine wesentliche Änderung erlitten (BGHSt 2 20; 10 369; 13 13). Das Hinwegdenken des auf seine ursächliche Eigenschaft zu prüfenden Ereignisses ergibt den Vergleichsfall, an dem die Ursächlichkeit geprüft wird.
- 41** Haben **mehrere Ursachen** beim Zustandekommen des Schadens zusammengewirkt, so beruht dieser auf jeder dieser Ursachen (BGH VersR 1970 814). Die Frage, welche von mehreren Ursachen die wesentliche war, kann bei der Unfallversicherung eine Rolle spielen, nicht aber im Zivilrecht (BGH VersR 1968 804). Hier werden vielmehr die für die Haftungsfrage „unwesentlichen“ Ursachen nach dem Kriterium der Adäquanz ausgeschieden.
- 42** **Adäquate Verursachung** liegt nur dann vor, wenn eine Bedingung (conditio sine qua non) vom Standpunkt eines mit optimalem Erfahrungswissen ausgestatteten Beobachters aus generell begünstigend für einen Erfolg wie den eingetretenen ist; eine generelle Begünstigung liegt nicht vor, wenn die Bedingung aus der Sicht eines mit optimalem Erfahrungswissen ausgestatteten Beobachters nur eine nicht ins Gewicht fallende Möglichkeit für den Eintritt des Erfolges bildet (*Venzmer Einf. 27*). Nach der Rechtsprechung des BGH ist eine Handlung (oder Unterlassung) nur dann adäquat ursächlich, wenn sie im allgemeinen und nicht nur unter besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung des Erfolges ge-

eignet ist (BGHZ 3 267; 7 204; 57 141). Bei der Beurteilung der Wahrscheinlichkeit ist von der Situation zum Zeitpunkt des die Haftung begründenden Ereignisses auszugehen; jedoch sind nicht nur die damals dem Ersatzpflichtigen bekannten Umstände zu berücksichtigen, sondern auch jene, die einem optimalen Beobachter damals bereits erkennbar waren oder mit deren Vorliegen er nach der Lebenserfahrung zu rechnen hatte („objektive nachträgliche Prognose“; BGHZ 3 267). So ist z. B. eine adäquate Verursachung zu bejahen, wenn ein Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn stürzt, weil ihn ein anfahrendes Fahrzeug, ohne ihn zu berühren, unsicher gemacht hat (BGH NJW 1973 44), nicht aber, wenn der Geschädigte das verkehrsrichtige Verhalten des anderen falsch gedeutet hat und deshalb zu Schaden gekommen ist (OLG Stuttgart VersR 1964 78).

Die **Zumutbarkeit der Haftung** ist zwar die ratio der Adäquanztheorie, aber kein 43 neben der Adäquanz zu prüfender Gesichtspunkt. Die vom BGH verschiedentlich vertretene Auffassung, eine vorhersehbare Ursachenkette sei dann nicht als adäquat zu bezeichnen, wenn es im Einzelfalle unbillig wäre, den Schädiger für die Folgen seines Verhaltens eintreten zu lassen (NJW 1952 1010; VersR 1969 895), ist nicht zu billigen. Es handelt sich bei der Frage des Kausalzusammenhangs entgegen BGH NJW 1952 1010 nicht um eine nach § 242 BGB zu beantwortende Frage der Billigkeit, sondern darum, ob eine Schadensfolge dem Verhalten des Täters objektiv zurechenbar ist (*Larenz NJW 1955 1009*).

Nach der vordringenden Lehre vom **Schutzzweck der Norm** ist für diejenigen 44 (adäquat verursachten) Schäden kein Ersatz zu leisten, die von Zweck und Schutzzumfang der verletzten Norm nicht erfaßt werden<sup>2</sup>. Teilweise wird die Adäquanzprüfung sogar gänzlich aufgegeben und die Aussonderung nicht zuzurechnender Kausalabläufe allein nach der Schutzzwecklehre vorgenommen<sup>3</sup>. Diese Lehren und die durch sie aufgeworfenen Streitfragen sind in erster Linie für die vertragliche und die deliktische Haftung von Bedeutung. Im Bereich des § 7 StVG stellt sich die Problematik insofern anders dar, als hier bereits die teleologische Interpretation des Gesetzeswortlauts („bei dem Betrieb“) ergibt, daß nur die aus der spezifischen Betriebsgefahr erwachsene Schädigung dem Kraftfahrzeughalter zugerechnet wird (vgl. Rdn. 30). Anders als bei Haftungstatbeständen, hinter denen bestimmte Verhaltensgebote stehen, steht bei der Gefährdungshaftung die Relation zwischen Pflichtenverstoß, der dadurch geschaffenen Gefahrenlage und dem eingetretenen Erfolg nicht zur Diskussion<sup>4</sup>. Der Gesichtspunkt des Normzwecks fließt hier vielmehr bereits in die Definition des die Zurechnung auslösenden Umstands ein. Für den Bereich der Gefährdungshaftung stellt sich daher allenfalls die Frage, ob nicht wegen dieser Eingrenzung der Zurechnung das Korrektiv der Adäquanz verzichtbar ist, weil Schadensfolgen, zu denen es nur bei ganz ungewöhnlichem Verlauf der Dinge kommen kann, von vornherein außerhalb des Schutzbereichs des § 7 liegen. Da aber nicht ausgeschlossen werden kann, daß von § 7 umfaßte Betriebsgefahren in Einzelfällen außerhalb jeder Erfahrung liegende Schadensfolgen zeitigen, sollte das Kriterium der Adäquanz zur Selektion derartiger Kausalabläufe auch hier zur Verfügung stehen (ähnlich *Schünemann NJW 1981 2796*, jedoch unter Vermengung

<sup>2</sup> *Palandt/Heinrichs* vor § 249, 5 c; *Larenz* § 27 III b 2; *Deutsch* § 16; *Lange* § 3 X mit Rechtsprechungsnachweisen.

<sup>3</sup> *MünchKomm/Grunsky* vor § 249, 42 ff; *Esser/Schmidt* § 33 II; *von Caemmerer* Das Problem des Kausalzusammenhangs im Privatrecht (1956).

<sup>4</sup> *Lange* § 3 X 9 und JZ 1976 204 f; vgl. auch *Esser/Schmidt* § 33 III b; *Deutsch* § 22 II 2.

mit beweisrechtlichen Erwägungen). Auch der BGH scheint davon auszugehen, daß die Zurechnung bei § 7 durch Schutzzweck *und* Adäquanz begrenzt wird (vgl. BGH VersR 1975 945). Wenn er allerdings (in BGHZ 79 259) die Adäquanzgrenze bei reiner Gefährdungshaftung bereits dort setzt, wo es sich bei dem Schadensereignis nicht mehr um eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer die Haftungsvorschrift (dort § 33 LuftVG) den Verkehr schadlos stellen will, so dürfte er das Merkmal der Adäquanz für diese Fälle jeder eigenen Bedeutung als Zurechnungskriterium entkleiden.

- 45** Zur Bedeutung der Schutzzwecklehre im Bereich der Haftungsausfüllung, insbesondere bei Folgeschäden, vgl. Rdn. 132.
- 46** c) Die **überholende Kausalität**, auch hypothetischer Ursachenzusammenhang genannt, ist kein in den Fragenkreis der Verursachung fallendes Problem<sup>5</sup>. Die Kausalität des Betriebs eines Kraftfahrzeugs für einen Unfall wird nicht dadurch aufgehoben, daß der nämliche Schaden durch eine andere Ursache herbeigeführt worden wäre, wenn es nicht zu dem betriebsursächlichen Unfall gekommen wäre (vgl. BGH NJW 1982 292). Ist z. B. bei einem Serienauffahrunfall auf der Autobahn bewiesen, daß das Kraftfahrzeug des Geschädigten mit einem in seinen Fahrstreifen ragenden Unfallfahrzeug kollidiert ist, so kommt es für den Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb dieses Fahrzeugs und dem Schaden nicht darauf an, ob der Geschädigte in anderer Weise in den Auffahrunfall verwickelt worden wäre, wenn das genannte Fahrzeug ihm nicht im Weg gewesen wäre (BGH VersR 1975 1026).
- 47** Die hypothetische Schadensursache kann aber für die Schadensberechnung Bedeutung haben. Nach BGHZ 29 215 ist sie zwar für den unmittelbaren Schaden am Objekt unerheblich, weil mit der Schädigung sogleich der Anspruch auf Schadensersatz entstanden war und dem späteren Ereignis nach dem Gesetz keine schuldtilgende Kraft zukommt; bei der Berechnung entgangenen Gewinns, bei der Ermittlung des Schadens aus fortwirkenden Erwerbsminderungen oder ähnlichen über längere Zeit sich erstreckenden Einbußen seien dagegen spätere Ereignisse und ihre hypothetische Einwirkung auf den Ablauf der Dinge u. Ü. zu berücksichtigen (arg. §§ 249, 252, 844 BGB; vgl. hierzu Rdn. 154). Von Bedeutung können hypothetische Abläufe auch in den Fällen sein, in denen bereits bei der Schädigung vorliegende Anlagen in dem betroffenen Gut binnen kurzem denselben Schaden verursacht hätten (vgl. Rdn. 155).
- 48** d) **Mittelbare Verursachung**. Im Gegensatz zu zahlreichen ausländischen Rechtssystemen kommt es nach deutschem Recht nicht darauf an, ob der Unfall unmittelbar oder nur mittelbar durch das Ereignis (hier: den Betrieb des Kraftfahrzeugs) verursacht worden ist, ob also erst Zwischenglieder die schädigende Wirkung unmittelbar ausgelöst haben. Der Schaden kann nach deutschem Recht auch dann durch den Führer des Kraftfahrzeugs verursacht sein, wenn eine körperliche Einwirkung auf den Verletzten oder auf die beschädigte (oder zerstörte) Sache fehlt. Eine Einwirkung kann sich vielmehr auch dadurch vollziehen, daß entweder der Betroffene selbst oder eine dritte Person von dem auf Schadensersatz in Anspruch Genommenen zu einem schädigenden Verhalten veranlaßt worden ist. Zwingt z. B. die Fahrweise eines Kraftfahrzeugs ein anderes zur Fahrt in den Straßengraben und

<sup>5</sup> *MünchKomm/Grunsky* vor § 249, 79; *Larenz* § 30 I; *Lange* § 4 III; *Deutsch* § 12 III; von *Caemmerer* Das Problem der überholenden Kausalität im Schadensersatzrecht (1962) 4.

entsteht hierdurch ein Schaden, so hat sich der Unfall beim Betrieb des diese Abwehrmaßnahme verursachenden Kraftfahrzeugs ereignet.

Für den Kausalzusammenhang kommt es nicht darauf an, ob die zu einem schädigenden Verhalten veranlaßte Person den Schaden schuldlos, fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführt hat. Die früher gelegentlich vertretene Ansicht, daß ein vorsätzliches Handeln des Verletzten oder eines Dritten „den Kausalzusammenhang unterbreche“, ist längst als irrig erkannt (vgl. BGHZ 12 211; 17 159; 24 266; 58 165). Nur wenn das erste Ereignis für das zweite Ereignis völlig unerheblich war, kann der Kausalzusammenhang als unterbrochen angesehen werden (BGHZ 58 165).

Im folgenden werden Einzelfälle mittelbarer Verursachung unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung dargestellt.

**aa)** Führt ein **eigenes Verhalten des Geschädigten** zu dem Unfall, so kann dieser dem Halter eines anderen Kraftfahrzeugs nur zugerechnet werden, wenn der Geschädigte durch dessen Betrieb zu seinem selbstgefährdenden Verhalten nicht nur veranlaßt, sondern geradezu „herausgefordert“ wurde (sog. psychische Kausalität; vgl. BGHZ 57 31; 63 191). Die Umstände, aus denen sich ergibt, daß er sich herausgefordert fühlen durfte, hat der Geschädigte zu beweisen (BGH NJW 1981 570).

Eine „Herausforderung“ ist z. B. zu bejahen, 51

- wenn ein Kraftfahrzeug durch plötzliches Anhalten oder Abbiegen ein hinter ihm fahrendes Kraftfahrzeug zum scharfen Abbremsen oder Ausweichen zwingt, wobei es verunglückt (OLG Dresden VAE 1942 49);
- wenn ein Kraftfahrzeug auf schmaler Straße ein entgegenkommendes Fahrzeug zum Ausweichen an den äußersten Straßenrand zwingt, so daß es in den Straßengraben gerät (KG VAE 1937 115; OLG Dresden VAE 1939 166);
- wenn ein Kraftfahrer auf der Überholspur einer Autobahn seinen Vordermann durch Blinken und dichtes Auffahren dazu drängt, nach rechts in eine zu enge Lücke einzubiegen, wodurch es zu einem Unfall kommt (BGH VersR 1968 670);
- wenn ein Kraftfahrzeug den Führer eines entgegenkommenden Fahrzeugs blendet und dieser beim Versuch, anzuhalten, verunglückt.

Dagegen liegt z. B. keine „Herausforderung“ vor, wenn ein Fahrzeug durch ein auf einer Schnellstraße haltendes Kraftfahrzeug zum Ausweichen auf die Überholspur veranlaßt wird (BGH VersR 1960 1140). 52

Bei einer – möglicherweise fehlerhaften – **Schreckreaktion** ist adäquate Kausalität dann zu bejahen, wenn ein Betriebsvorgang des anderen Kraftfahrzeugs zu einer solchen bei verständiger Betrachtung Anlaß geben konnte; war das Verhalten des Verletzten dagegen ganz ungewöhnlich und nach der Lebenserfahrung nicht zu erwarten, so entfällt der adäquate Zusammenhang (BGH VersR 1968 765; NJW 1971 134; vgl. auch RG DAR 1933 23; OLG Hamburg DAR 1929 112). 53

Adäquate Kausalität ist daher z. B. zu bejahen, 54

- wenn ein auf dem rechten Fahrstreifen der Autobahn fahrendes Kraftfahrzeug unmotiviert plötzlich bremst und ein im selben Moment überholender Pkw infolgedessen ebenfalls scharf abgebremst wird und ins Schleudern kommt (a. A. OLG München VRS 29 446);
- wenn ein Vorfahrtberechtigter durch das rasche Heranfahren des Wartepflichtigen an die Kreuzung zu übermäßigem Bremsen veranlaßt wird und ins Schleudern kommt (a. A. BGH VersR 1969 58);

- wenn ein Kraftfahrzeug mit mäßiger Geschwindigkeit an einem Unfallfahrzeug vorbeifährt und ein entgegenkommendes Fahrzeug eine Notbremsung vornimmt, obwohl genügend Platz für ein ungehindertes Begegnen vorhanden war (a. A. BGH VersR 1965 999);
  - wenn ein Rad- oder Mofafahrer durch ein überholendes Kraftfahrzeug unsicher wird und stürzt (OGH VRS 1 108; BGH VersR 1972 1074; vgl. auch RG VAE 1939 28 für den Fall des gleichzeitigen Überholens durch zwei Kraftfahrzeuge);
  - wenn ein Fußgänger oder Radfahrer infolge eines Hupzeichens erschrickt und stürzt;
  - wenn ein Fußgänger, durch plötzliches Auftauchen des Kraftfahrzeugs erschreckt, zu nahe ans Gleis tritt und von der Straßenbahn erfaßt wird (OLG Hamburg DAR 1929 112).
- 55** Dagegen findet keine Zurechnung statt, wenn ein anderer das verkehrsrichtige Verhalten des Kraftfahrzeugführers falsch deutet und infolgedessen zu Schaden kommt (OLG Stuttgart VersR 1964 78).
- 56** **Bewußte Selbstgefährdung** des Verletzten ist dann als vom Betrieb des anderen Kraftfahrzeugs „herausgefordert“ anzusehen, wenn dieser bei dem Verletzten eine wenigstens im Ansatz billigenwerte Motivation hierzu gesetzt hatte, die z. B. auf Pflichterfüllung, Abwehr oder Nothilfe beruhen kann. Dies hat der BGH für Fälle vorwerfbaren Verhaltens des Schädigers, insbesondere Unfallflucht, die zu **gefährlicher Verfolgung** herausfordert, mehrfach entschieden<sup>6</sup>; für die Gefährdungshaftung kann aber nichts anderes gelten. Bemerkt z. B. ein Verkehrsteilnehmer, daß ein anderes Kraftfahrzeug Ladung zu verlieren droht, und verunglückt er infolge des Versuchs, dieses zu stoppen, so ist der Unfall kausal mit dem Betrieb des anderen Kraftfahrzeugs verknüpft. Der Unfall muß aber auf die verfolgungstypische Risikohöherhöhung zurückzuführen sein, da es sonst an der Adäquanz fehlt.
- 57** Ein **Folgeunfall**, den der Geschädigte deswegen erleidet, weil er nach dem Erstunfall zur Ermittlung des sich entfernenden Gegners aussteigt und aus Schrecken und Zeitdruck unaufmerksam die Fahrbahn überquert, ist auch dem Verursacher des Erstunfalls zuzurechnen (BGH VersR 1977 430). Ebenso ist es zu beurteilen, wenn ein Fußgänger infolge des bei einem Unfall erlittenen Schocks nach 10 Minuten in ein anderes Kraftfahrzeug rennt (BGH VersR 1970 61), während eine Zurechnung dann nicht stattfindet, wenn dieses Verhalten nicht auf einem Schock, sondern auf Trunkenheit beruht (BGH aaO).
- 58** Begibt sich ein Dritter in Gefahr, um **Unfallhilfe** zu leisten oder eine Gefahr abzuwehren (z. B. verlorene Ladung von der Straße zu schaffen), und kommt es hierbei zu einem (weiteren) Unfall, so ist dieser dem Betrieb des die Kausalkette auslösenden Fahrzeugs zuzurechnen (offengelassen in BGH VersR 1981 260). Hierbei ist unerheblich, ob der Dritte aus freien Stücken oder aus beruflicher Verpflichtung (Sanitäter, Feuerwehr) eingesprungen ist und ob die Hilfeleistung dem Ersatzpflichtigen selbst oder einem anderen Unfallopfer galt.
- 59** **bb)** Kam es zu dem Unfall durch das **Verhalten eines Dritten**, so reicht es aus, daß dessen Tun durch dem Kraftfahrzeughalter unmittelbar zurechenbare Umstände lediglich begünstigt worden ist (BGHZ 58 166; 59 144; BGH NJW 1979 712); eine „Herausforderung“ wird nicht verlangt (BGH VersR 1980 87). Im Bereich der haftungsbegründenden Kausalität wird es sich zwar im allgemeinen ebenfalls um

<sup>6</sup> BGHZ 57 31; 63 191; 70 376; BGH NJW 1964 1363; 1978 421; VersR 1981 161.

Fälle von Schreckreaktionen oder „Herausforderung“ handeln; für die Zurechnung weiterer Schadensfolgen aber (beim Unfallbeteiligten oder einem nur mittelbar Geschädigten) kann die Erweiterung der Zurechenbarkeit auf Fälle bloßer Begünstigung erhebliche praktische Bedeutung haben. So hat z. B. der Unfallverursacher auch für die Folgen unsachgemäßer Hilfeleistung durch dritte Personen am Unfallort einzustehen (näher zur mittelbaren Verursachung im Bereich der haftungsausfüllenden Kausalität Rdn. 134ff).

Ob ein **Zweitunfall**, den der Verunglückte ohne Beteiligung des den Erstunfall auslösenden Kraftfahrzeugs erleidet, noch dessen Betrieb zuzurechnen ist, hängt davon ab, ob das Risiko, in diesen Unfall verwickelt zu werden, durch den Erstunfall gesteigert worden ist. Die Zurechnung ist daher z. B. zu bejahen, wenn sich der Zweitunfall beim Transport ins Krankenhaus ereignet, weil der Rettungswagen wegen hoher Geschwindigkeit oder wegen der Ausübung seiner Sonderrechte besonderen Gefahren ausgesetzt ist, hingegen zu verneinen, wenn der Verletzte beim Heimweg vom Krankenhaus in einen Unfall verwickelt wird (keine „Begünstigung“, sondern allgemeines Lebensrisiko). **60**

Auch **rechtswidriges Verhalten**, zu dem sich Dritte aufgrund der durch den Unfall geschaffenen Lage verleiten lassen, steht in kausalem Zusammenhang mit dem Betrieb des Kraftfahrzeugs. Der Halter haftet daher z. B. wenn Teile der Ladung aus einem nach Verkehrsunfall ungesichert liegengebliebenen Lkw entwendet werden (BGHZ 58 166) oder wenn Tiere gestohlen werden, die nach der unfallbedingten Schädigung des Weidezauns entlaufen sind (BGH NJW 1979 712). Auch wenn andere Verkehrsteilnehmer, weil die Straße durch den Unfall blockiert ist, auf einen angrenzenden Fußweg, Radweg oder Grünstreifen ausweichen und hierdurch Schaden verursachen, ist adäquate Kausalität zu bejahen (BGHZ 58 164; LG Düsseldorf NJW 1955 1031). Allerdings will der BGH in diesem Fall, wohl zu Unrecht, in wertender Betrachtung die Zurechenbarkeit verneinen, weil der Folgeschaden nicht mehr in den Verantwortungsbereich des unmittelbaren Schädigers falle (vgl. Rdn. 138). **61**

**cc)** Unter die Haftung des Kraftfahrzeughalters fallen auch Schäden, die ein **Tier** angerichtet hat, wenn nur die Bedingungskette adäquat ist. Das ist der Fall, wenn z. B. ein Pferd, erschreckt durch das dem Kraftfahrzeug wesenseigene Betriebsgeräusch – eine nach der allgemeinen Lebenserfahrung als wahrscheinlich voraussehbare Folge – im Durchgehen, das wieder eine der Natur des Tieres eigene Folge des Erschreckens ist, einen Menschen verletzt. Gleiches gilt, wenn durch einen Unfall ein Weidezaun beschädigt wird und dadurch Schaden entsteht, daß Tiere entlaufen (BGH NJW 1979 712; OLG Celle VersR 1965 903). **62**

**dd)** Auch **leblose Sachen** können Zwischenglied eines mittelbaren Ursachenzusammenhangs sein. Wirft z. B. ein Kraftfahrzeug einen Baum oder einen Zaun um, und diese verletzen einen Menschen, so ist dieser Schaden ebenso beim Betrieb entstanden, wie wenn das Fahrzeug den Menschen durch unmittelbare Einwirkung verletzt hätte (RG VAE 1939 166; KG VAE 1938 461). Ragt ein Lkw infolge des von einem anderen Kraftfahrzeug ausgelösten Auffahrunfalls in die Überholspur der Autobahn und schleudert dort ein herannahendes Fahrzeug gegen den Lkw, so ist auch dieser Unfall durch das den ersten auslösende Kraftfahrzeug verursacht (BGH VersR 1975 1026). Bei dem Betrieb eines Lkw ereignet sich auch dann ein Unfall, wenn er auf einer Baustelle einen Gegenstand an einem Seil hinter sich herzieht, der einen anderen Arbeiter verletzt (BAG VersR 1966 571). **63**

- 64 ee)** Kommt es infolge einer **Sichtbeeinträchtigung** durch ein Kraftfahrzeug zum objektiv fehlerhaften Verhalten des Geschädigten oder eines Dritten, so ist der hierauf beruhende Unfall durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs verursacht (KG VersR 1981 485; a. A. OLG Frankfurt NJW 1965 1334 m. Anm. *Rother*). Die Verursachung ist deshalb z. B. zu bejahen, wenn ein Kraftfahrzeug mit Abblendlicht auf freier Strecke hält, ein entgegenkommendes Fahrzeug sich deshalb rechts hält und auf ein dort unbeleuchtet stehendes Fuhrwerk auffährt (OLG München VersR 1966 1167), oder wenn infolge der vom Scheinwerfer eines haltenden Kraftfahrzeugs ausgehenden Blendwirkung ein Radfahrer unter die Räder eines ihm entgegenkommenden, am Kraftfahrzeug vorbeifahrenden Fuhrwerks gerät.
- 65 ff)** Wegen **mittelbarer Schädigung Dritter**, d. h. nicht am Unfall selbst beteiligter Personen, s. Rdn. 136 ff.
- 66 e)** **Alternative Kausalität.** Nach § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB ist bei einer gemeinschaftlich begangenen unerlaubten Handlung jeder der Beteiligten für den Schaden verantwortlich, wenn sich nicht ermitteln läßt, wer von ihnen den Schaden durch seine Handlung verursacht hat. Für diese Schadenszurechnung hat sich die Bezeichnung „alternative Kausalität“ eingebürgert (weil entweder der eine oder der andere Beteiligte die Schadensursache gesetzt hat), aber treffender wäre wohl von einer Haftung aufgrund potentieller Kausalität zu sprechen: der an einer unerlaubten Handlung Beteiligte haftet schon für die Möglichkeit, daß gerade sein Tatbeitrag den Schaden verursacht hat. Ihre Rechtfertigung findet diese Zurechnung darin, daß es unbillig erschiene, den von einer gemeinschaftlich begangenen unerlaubten Handlung betroffenen leer ausgehen zu lassen, weil jeder der Täter die Kausalität seines Tatbeitrags in Abrede stellt und der Geschädigte den oftmals schwierigen Beweis, wer von den Tätern den Schaden verursacht hat, nicht führen kann. Es handelt sich bei § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB somit nicht um einen Unterfall der Kausalität, sondern eher um eine Kausalitätsfiktion aus Gründen der Beweiserleichterung.
- 67** § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB gilt auch für die Haftung aus §§ 7, 18 StVG, da der Gesetzeszweck (Überwindung von Beweisschwierigkeiten) auch dann zutrifft, wenn die mehreren (potentiellen) Schädiger nicht schuldhaft zusammengewirkt haben (BGH VersR 1969 1023; NJW 1971 506; *Weimar* MDR 1960 464; *Bauer* JZ 1971 10; *Schantl* VersR 1981 106).
- 68** Voraussetzung für die Anwendung des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB ist in jedem Falle, daß die Haftenden zu einer Art **Haftungsgemeinschaft** aufgrund gemeinsamer Gefährdung verbunden sind. Das ist insbesondere der Fall, wenn sie an einem einheitlichen, den Schaden auslösenden Vorgang beteiligt waren. Ob im Einzelfall ein einheitlicher Vorgang gegeben ist, bestimmt sich nach der praktischen Anschauung des täglichen Lebens; dabei ist die Gleichartigkeit der Gefährdung von besonderer Bedeutung (BGHZ 33 292 und – wohl zu weit gehend, da ganz anderer Unfall, 2,5 km vom ersten Unfallort entfernt – BGHZ 55 94). Nicht erforderlich ist, daß die Gefährdungshandlungen sich gleichzeitig abspielen oder daß ein subjektiver Zusammenhang zwischen den Haftenden besteht; sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang genügt (BGH NJW 1969 2136; VersR 1979 956). Liegt ein solcher Zusammenhang vor, so greift die Haftung nach § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB ein, wenn
1. bei jedem Beteiligten ein anspruchsbegründendes Verhalten (vom Nachweis der Kausalität abgesehen) gegeben war,
  2. einer der Beteiligten den Schaden verursacht haben *muß* und

3. nicht feststellbar ist, welcher von ihnen den Schaden (bzw. den fraglichen Teil des Schadens) verursacht hat (BGHZ 33 292; 67 14; 72 358; BGH VersR 1979 956).

Die letztgenannte Voraussetzung ist nicht erfüllt, wenn einer der Schädiger für den gesamten Schaden haftet, weil er ihn festgestelltermaßen, wenn auch nur mittelbar, verursacht hat. Wird z. B. ein Radfahrer vom Pkw des A angefahren und sodann, weil er auf der Fahrbahn liegenbleibt, noch vom Pkw des B überrollt, und ist nunmehr streitig, ob bereits der erste oder erst der zweite Unfall den Tod des Radfahrers verursacht hat, so liegt kein Anwendungsfall des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB vor<sup>7</sup>. Der Erstschädiger haftet nämlich nach den Grundsätzen der mittelbaren Verursachung (vgl. Rdn. 48 ff) in jedem Falle für die Tötung des Angefahrenen, und Sinn des § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB ist es nicht, dem Geschädigten einen *zusätzlichen* Schuldner zu verschaffen (BGHZ 67 14; 72 358). Dies gilt auch, wenn der Erstschädiger (z. B. wegen Unfallflucht) unbekannt oder wenn er insolvent ist; ebenso wenn der andere Beteiligte (wegen erhöhter Betriebsgefahr) auf eine höhere Quote oder wenn er ohne die Beschränkung des § 12 haften würde. Kann der Geschädigte in einem solchen Fall nicht beweisen, daß der Schaden vom Zweitschädiger verursacht wurde, daß also z. B. der Tod erst infolge des Zweitunfalls eintrat, so verwirklicht sich lediglich ein den Schadensersatzkläger typischerweise treffendes Beweisrisiko; er befindet sich nicht in dem für § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB charakteristischen „Alternativedilemma“ (BGHZ 72 362), daß dem Geschädigten mehrere an der Gefährdungshandlung Beteiligte gegenüberstehen, er aber den Schadensverursacher nicht herausfinden vermag. Zu den Auswirkungen dieser Rechtsprechung bei Massenauffahrunfällen s. *Hartung* VersR 1981 696.

Eine Ausnahme von dem Vorstehenden gilt aber dann, wenn neben den am einheitlichen Vorgang beteiligten Alternativtättern ein Dritter als *Nebentäter* steht (z. B. wenn außer dem Kraftfahrzeugbetrieb auch eine Verkehrssicherungspflichtverletzung zu dem Unfall beigetragen hat). Hier ist auf die Alternativtäter § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB anzuwenden, denn es müßte, auch wenn der wahre Hergang ersichtlich wäre, in jedem Fall einer von ihnen neben dem Dritten haften (BGHZ 72 359). 69

Die Haftung nach § 830 Abs. 1 Satz 2 BGB geht, wenn für die Alternativtäter unterschiedliche Haftungsquoten zum Tragen kämen, stets nur bis zur geringsten hypothetischen Haftungsquote, da nur erwiesene Verursachungsbeiträge in die Abwägung eingesetzt werden dürfen (BGHZ 72 363; BGH VersR 1976 995; 1979 956; 1982 878 = JR 1983 62 m. Anm. *Schneider*). 70

## 7. Zeitlicher und örtlicher Zusammenhang

**a) Keine Haftungsvoraussetzung.** Einige Entscheidungen des BGH können so verstanden werden, daß neben der adäquaten Kausalität auch ein naher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall bestehen muß, damit die Haftung nach § 7 eingreift (BGHZ 58 165; BGH VersR 1956 420; 1966 934; 1969 668; 1970 61; 1972 1074; 1973 83). Dies trifft jedoch nicht zu. Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist vielmehr auch der Unfall entstanden, der durch verlorene Ladungs- oder Fahrzeugteile zu einem Zeitpunkt hervorgerufen wird, als sich das betreffende Kraftfahrzeug schon lange von der späteren Unfallstelle entfernt hat (sog. 71

<sup>7</sup> BGHZ 72 355 = NJW 1979 544, 1202 m. abl. Anm. *Fraenkel*; BGH VersR 1982 878 = JR 1983 62 m. Anm. *Schneider*; anders noch BGH NJW 1969 2136; kritisch *Deutsch* NJW 1981 2731; *Hartung* VersR 1981 699.

Nachwirkungen des Betriebs). Das Kraftfahrzeug braucht zum Zeitpunkt des Unfalls nicht einmal mehr in Betrieb zu sein<sup>8</sup>. Auch das RG hat die Ansicht vertreten, daß die Haftung nach § 7 unabhängig vom nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang dann eintritt, wenn der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrbetrieb eigentümlichen Gefahr steht (RGZ 132 265; 160 130).

- 72 b) Beweiserleichterung.** Eine Bedeutung hat das Bestehen eines nahen zeitlichen und örtlichen Zusammenhangs jedoch insofern, als es dem Geschädigten den Beweis für das Vorliegen eines Kausalzusammenhangs zwischen Betrieb und Unfall erleichtern kann. Dieser Beweis ist insbesondere in den Fällen problematisch, in denen es zu dem Unfall ohne eine Berührung zwischen den beteiligten Kraftfahrzeugen bzw. zwischen Kraftfahrzeug und Geschädigtem gekommen ist. In diesen Fällen wird von dem in Anspruch genommenen Halter häufig behauptet, sein Kraftfahrzeug habe sich rein zufällig und ohne Einfluß auf den Unfallablauf in der Nähe der Unfallstelle befunden; der Geschädigte sei z. B. allein durch eigenes Fehlverhalten und ohne hierzu, sei es auch nur durch psychische Einwirkung, veranlaßt worden zu sein, von der Fahrbahn abgekommen. Diese Behauptung zu widerlegen wird dem Geschädigten – er trägt die Beweislast für die haftungsbegründende Kausalität (BGH VersR 1976 927) – oftmals schwerfallen. Da er aber nach den allgemeinen Grundsätzen über den Kausalitätsbeweis nur die nach der Lebenserfahrung anzunehmende, wahrscheinliche Ursächlichkeit zu beweisen hat (sog. Anscheinsbeweis; vgl. hierzu Rdn. 536), kann er – jedenfalls bei typischen Geschehensabläufen – seiner Beweispflicht genügen, wenn er einen unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall nachweist und der in Anspruch Genommene nicht den Beweis für Umstände erbringt, aus denen sich die Möglichkeit eines nicht ihm zuzurechnenden Unfallablaufs ergibt. Die Vollbremsung eines an unübersichtlicher Stelle überholenden Kraftfahrers begründet keinen Anscheinsbeweis für eine Unfallursächlichkeit der Fahrweise des Überholten (OLG München VersR 1983 468). Die bloße Anwesenheit in unmittelbarer Nähe des Unfallortes genügt jedenfalls – wie sich aus Vorstehendem ergibt – nicht zur Begründung einer Haftung nach § 7.

### 73 8. Einzelfälle

Im folgenden wird die oben (Rdn. 30) gewonnene Auslegung des Merkmals „bei dem Betrieb“ auf einige besondere Fallgestaltungen angewandt. Hierzu wird die einschlägige Rechtsprechung dargestellt. Angesichts der Fortentwicklung der Judikatur kommt vielen älteren Entscheidungen allerdings keine aktuelle Bedeutung mehr zu. Sie sind gleichwohl in die Übersicht aufgenommen, um die Rechtsentwicklung und die Unhaltbarkeit mancher früher entwickelten Abgrenzungen aufzuzeigen; soweit ihr Ergebnis dem heutigen Stand der Judikatur nicht mehr entspricht, ist dies angemerkt. Spezielle Kausalitätsprobleme sind in dieser Übersicht nicht berücksichtigt. Insofern ist auf Rdn. 50 ff zu verweisen.

- 74 a) Anhänger.** Der Anhänger eines Kraftfahrzeugs ist selbst kein Kraftfahrzeug (vgl. Rdn. 13). Gleichwohl kann für Schäden, die durch einen Anhänger hervorgerufen werden, die Haftung nach § 7 eingreifen.

<sup>8</sup> Vgl. RGZ 170 16; OLG Braunschweig VRS 3 377; OLG Celle VRS 7 172; OLG Hamburg MDR 1961 321 (in diesen Fällen wäre allerdings nach heutiger Rspr. das Kraftfahrzeug noch in Betrieb).

**aa) Angekuppelter Anhänger.** Zum Betrieb eines Kraftfahrzeugs gehören auch die durch den Anhänger des Kraftfahrzeugs herbeigeführten Schäden, die während einer Fahrt oder in Nachwirkung einer auf der Fahrt entstandenen Gefahrenlage verursacht sind. Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist ein Schaden daher auch dann verursacht, wenn die Berührung des geschädigten Verkehrsteilnehmers nicht mit dem Kraftfahrzeug, sondern mit dessen Anhänger stattgefunden hat (OLG Kiel HRR 1931 Nr. 665). Die Betriebsgefahr des Anhängers ist ein Teil der Betriebsgefahr des ziehenden Kraftfahrzeugs (BGHZ 20 385). Der Halter und der Führer des ziehenden Kraftfahrzeugs haben im Rahmen der Haftung nach dem StVG für vom Anhänger verursachte Schäden in gleicher Weise einzustehen, wie für vom Kraftfahrzeug unmittelbar verursachte (BGH VersR 1961 473; OLG Bamberg VersR 1960 762). Keine Gefährdungshaftung trifft hingegen denjenigen, der nur Halter des Anhängers ist. Er braucht sich auch nicht im Verhältnis zum Halter des ziehenden Fahrzeugs eine Betriebsgefahr anrechnen zu lassen (a. A. OLG Düsseldorf MDR 1983 59).

**bb) Abgekuppelter Anhänger.** Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ist ein Schaden auch dann verursacht, wenn sich ein Unfall durch Auffahren auf einen abgekuppelten Anhänger ereignet hat oder ein solcher Anhänger auf abschüssigem Gelände ins Rollen geraten ist oder sonstige einen Unfall verursacht hat. Die „Betriebsgefahr des Anhängers“ ist auch in diesen Fällen nichts anderes als ein Teil der Betriebsgefahr des ziehenden Kraftfahrzeugs. Dessen Halter wird von der Haftpflicht nach § 7 – wie bei Kraftfahrzeugen – lediglich dann nicht erfaßt, wenn sich eine außerhalb des Schutzzwecks von § 7 liegende Gefahr verwirklicht hat, z. B. wenn sich der Anhänger außerhalb von Verkehrsflächen befand (vgl. LG Heilbronn VersR 1966 96) oder wenn sich der Schaden infolge seiner Verwendung als Arbeitsmaschine ereignet hat (vgl. Rdn. 28). Ohne Bedeutung sind dagegen – entgegen der älteren Rechtsprechung<sup>9</sup> und *Full* 94 ff – der Grund und die Dauer des Abstellens des Anhängers. Auch der betriebsunfähig auf der Straße abgestellte oder nach Abkuppeln vom Zugfahrzeug dort geparkte Anhänger kann folglich noch eine Gefährdungshaftung des Halters des Zugfahrzeugs begründen<sup>10</sup>. Ob das Zugfahrzeug selbst zum Zeitpunkt des Unfalls noch in Betrieb ist, ist ohne Belang. Die normative Auslegung des Betriebsbegriffs (vgl. Rdn. 26 ff) ermöglicht es zwanglos, die durch den abgestellten Anhänger hervorgerufenen Verkehrsgefahren dem Zugfahrzeug, welches den Anhänger in die betreffende Lage gebracht hat, auch dann noch zuzurechnen, wenn dieses schon längst in seiner Garage steht. Etwas anderes mag gelten, wenn der Anhänger von Hand in den Verkehrsraum geschoben oder gezogen wird (zu weitgehend österr. OGH VersR 1982 910). Allenfalls könnte hier dann, wenn dies unmittelbar der Vorbereitung einer Fahrt diene, an eine (haftungsbe gründende) „Vorwirkung“ des Betriebs des Kraftfahrzeugs gedacht werden.

**b) Abgeschleppte Kraftfahrzeuge** wurden bisher in ständiger Rechtsprechung den Anhängern gleichgestellt, d. h. sie wurden als nicht in Betrieb befindlich, aber am Betrieb des Schleppfahrzeugs teilnehmend angesehen (Betriebseinheit des Schlepp-

<sup>9</sup> RGZ 159 150; RG JW 1934 2334; OLG Hamm JW 1938 2280; OLG Dresden VAE 1938 408; 1942 48; OLG Zweibrücken RdK 1939 101; KG VAE 1939 255; OLG Celle VRS 4 110; NJW 1953 1512; OLG Stuttgart RdK 1954 6.

<sup>10</sup> BGH VersR 1961 473; OLG Stuttgart VersR 1960 87; MDR 1960 139; a. A. BGH VRS 4 165; OLG Celle VRS 4 110; OLG Stuttgart RdK 1954 6; OLG Nürnberg VRS 10 418.

zugs)<sup>11</sup>. Diese in der Literatur<sup>12</sup> vielfach kritisierte Auffassung ist abzulehnen. Auch das außer Betrieb gesetzte oder sogar betriebsunfähige Kraftfahrzeug bleibt Kraftfahrzeug und es bleibt „in Betrieb“, solange von ihm eigene Verkehrsgefahren ausgehen. Daß dies beim abgeschleppten Kraftfahrzeug jedenfalls dann, wenn es noch gesteuert und anderweitig bedient werden muß, der Fall ist, steht außer Zweifel; wird es aufgebockt oder „auf den Haken genommen“, mag etwas anderes gelten. Schon der Vergleich mit dem von Menschenkraft geschobenen oder gezogenen Kraftfahrzeug – dieses ist zweifelsfrei „in Betrieb“ – zeigt, daß der bisherige Standpunkt der Rechtsprechung nicht richtig sein kann. Der BGH hat in einer neueren Entscheidung (VersR 1978 1070) nunmehr auch eingeräumt, daß die Frage eines erneuten Überdenkens wert ist; er hatte zu einer Entscheidung allerdings keinen Anlaß, weil es sich im konkreten Fall um ein „auf den Haken genommenes“ Kraftfahrzeug handelte.

- 78 c) Geschobene Kraftfahrzeuge.** Ein Kraftfahrzeug ist auch dann in „Betrieb“ im Sinne des § 7, wenn es auf Verkehrsgrund geschoben wird. Dies gilt nicht nur für das Anschieben eines Kraftfahrzeugs (OLG Stuttgart VersR 1956 523) sowie dann, wenn ein betriebsunfähiges Kraftfahrzeug geschoben (BGH VersR 1960 804; 1977 624) oder vorwärtsgestoßen wird (a. A. OLG Hamm VRS 13 450), sondern auch dann, wenn ein an sich betriebsfähiges Kraftfahrzeug geschoben wird (a. A. *Full* 58).
- 79 d)** In sonstiger Weise ohne eigene Motorkraft bewegte Kraftfahrzeuge sind in Betrieb, wenn von ihnen Verkehrsgefahren ausgehen. Der auf abschüssiger Straße rollende oder nur durch die Kraft des Anlassers vorwärtsbewegte Pkw (vgl. OLG Hamm VRS 13 450) ist daher ebenso in Betrieb wie das Moped oder Mofa, welches nur durch Treten der Pedale vorwärtsbewegt wird (a. A. *Full* 58, 59).
- 80** Nicht bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden ist ein Unfall in einer **Waschanlage**, in der das Kraftfahrzeug ausschließlich durch eine Transportkette fortbewegt wird (KG VersR 1977 626).
- 81 e) Abgestellte Kraftfahrzeuge.** Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstanden ist ein Unfall auch dann, wenn er sich im kausalen Zusammenhang mit einem im Verkehrsraum abgestellten Kraftfahrzeug ereignet. Ob das Kraftfahrzeug im Rechtssinne **hält oder parkt** ist hierbei ebenso unerheblich wie der Zweck oder die Dauer des Abstellens (BGHZ 29 167). Dies folgt daraus, daß auch das stehende Kraftfahrzeug im heutigen Straßenverkehr eine erhebliche Gefahrenquelle darstellt (vgl. Rdn. 26). Differenzierungen nach Zweck, Dauer oder Ort des Abstellens (vom Abstellen außerhalb des Verkehrsraums abgesehen) sind willkürlich, da sie sich mit Sinn und Zweck des § 7 nicht vereinbaren lassen. Unrichtig ist es daher, das Parken am Ziel der Fahrt nicht mehr zum Betrieb des Kraftfahrzeugs zu rechnen (so z. B. KG JW 1933 1667; *Full* 38 ff).
- 82** Zu Recht wurde in der Rechtsprechung das Merkmal „bei dem Betrieb“ bejaht, – wenn ein Kraftfahrzeug nach beendeter Fahrt (OLG Hamburg MDR 1961 321)

<sup>11</sup> RG DAR 1930 201; BGH VersR 1963 47; 1971 611; OLG Düsseldorf RdK 1931 341; OLG Kiel RdK 1932 265; OLG Köln DAR 1932 120; OLG Karlsruhe VRS 7 477; OLG Bamberg VersR 1960 762; OLG Celle NJW 1962 253 m. abl. Anm. *Hartung*.

<sup>12</sup> *Böhmer* MDR 1963 280; VersR 1972 328; JR 1971 501; *Hamann* NJW 1970 1452; *Tschernitschek* VersR 1978 1001; *Jung* DAR 1983 154; vgl. auch LG Hannover NJW 1978 430 u. 2202 m. zust. Anm. *Darkow*; OLG Schleswig VersR 1976 163.

- oder zwischen Hin- und Rückfahrt (OLG München VersR 1960 569; OLG Bamberg VersR 1967 562) parkt;
- wenn ein Kraftfahrzeug während einer Fahrt kurz auf der Straße parkt (BGH VersR 1966 817; OLG Celle DAR 1951 13; OLG Stuttgart VersR 1955 719);
  - wenn ein Kraftfahrzeug auf einer Durchgangsstraße, sei es auch längere Zeit, parkt (OLG Köln VersR 1967 165);
  - wenn ein Lastzug bereits mehrere Stunden auf der Straße parkt (OLG Düsseldorf VersR 1956 496), auch dann, wenn der Fahrer im Führerhaus schläft (BGH VersR 1957 740);
  - wenn ein Kraftfahrzeug abends mit Abblendlicht auf freier Strecke parkt (OLG München VersR 1966 1167)
  - wenn ein Lastzug nachts zur Essenspause auf einer Bundesstraße parkt (OLG Koblenz VbBl. 1952 78);
  - wenn ein Kraftfahrzeug auf öffentlicher Straße zum Be- oder Entladen hält (RGZ 132 262; RG JW 1929 912; BGH VersR 1955 678; 1956 420; OLG Kassel VersR 1952 435; OLG Dresden VAE 1941 165; OLG Stuttgart VbBl. 1960 40);
  - wenn ein Abschleppwagen hält, weil ein liegengebliebenes Kraftfahrzeug aufgebockt wird (OLG Breslau DAR 1938 266);
  - wenn ein Anhänger abgekuppelt wird (OLG Stuttgart VersR 1958 34);
  - wenn ein Lkw am Straßenrand hält, damit sich die Batterie erholen kann (OLG Düsseldorf JW 1938 326);
  - wenn ein Kraftfahrzeug hält, weil die vor ihm fahrenden anhalten (OLG Köln VRS 15 325) oder weil vor ihm ein Unfall geschehen ist (OLG München HRR 1939 Nr. 1508).

Nur Kraftfahrzeuge, die **innerhalb des Verkehrsraums** abgestellt sind, sind im Sinne des § 7 in Betrieb (unrichtig daher OLG Königsberg JRPrV 1938 381: Laufenlassen des Motors in der Garage als „Betrieb“). Entscheidend ist hierbei nur, ob auf der fraglichen Fläche tatsächlich Verkehr stattfindet; ob es sich um öffentlichen oder privaten Grund handelt, ist ohne Belang. Auch auf Parkplätzen abgestellte Kraftfahrzeuge sind in Betrieb (vgl. LG Konstanz NJW 1967 734; ferner OLG Frankfurt DAR 1951 14, wonach ein nachts auf dem Hof des Funkamts abgestellter Pkw nicht in Betrieb sei). **83**

Ob das Kraftfahrzeug zu **Verkehrszwecken** im Verkehrsraum abgestellt wurde oder aus anderen Gründen, ist ohne Bedeutung. Nicht zu folgen ist daher BGH VersR 1961 263, wonach ein Unfall nicht bei dem Betrieb eines Mopeds entstanden sein soll, wenn dieses nur zu dem Zweck auf die Straße gestellt wurde, durch das Licht seines Scheinwerfers vor einer Unfallstelle zu warnen (ebenso *Böhmer* VersR 1961 369). Selbst ein geradezu verkehrsfeindliches Abstellen des Kraftfahrzeugs auf der Straße – etwa als Hindernis – würde die Haftung nach § 7 begründen. **84**

Stets muß sich aber eine Gefahr ausgewirkt haben, die von dem abgestellten Kraftfahrzeug selbst ausgeht. Der Halter braucht sich daher z. B. keine mitwirkende Betriebsgefahr anrechnen zu lassen, wenn sein geparktes Kraftfahrzeug durch eine Dachlawine beschädigt wird (BGH VersR 1980 740). Wohl aber begründet es die Zurechnung, wenn es zu einem Unfall kommt, weil ein anderer Verkehrsteilnehmer dem verbotswidrig abgestellten Kraftfahrzeug ausweichen muß. (a. A. OLG Düsseldorf VersR 1982 1200). **85**

**f) Liegengebliebene Kraftfahrzeuge.** Kommt es durch ein Kraftfahrzeug, welches infolge eines Defekts oder wegen Treibstoffmangels innerhalb des Verkehrsraums **86**

liegendeblieben ist, zu einem Unfall, so ist dieser „bei dem Betrieb“ des Kraftfahrzeugs entstanden. Das unter Rdn. 81 für abgestellte Fahrzeuge Ausgeführte gilt für diese Fälle entsprechend. Es kommt demnach nicht darauf an, wie lange das Liegenbleiben währt und ob das Kraftfahrzeug wieder in Betrieb gesetzt werden kann. Nicht zu folgen ist daher den älteren Entscheidungen, wonach ein Kraftfahrzeug trotz Verbleibens auf der Straße nicht mehr in Betrieb sein soll bei Benzinmangel (RGZ 122 270), gebrochener Kardanwelle (OLG Dresden VAE 1940 183), Kupplungsschaden (OLG Karlsruhe JW 1940 2260), gebrochener Luftleitung (RGZ 170 16), Motorschaden (OLG Hamm VRS 2 135; OLG Neustadt VersR 1953 487) oder Reifenpanne (OLG Karlsruhe NJW 1953 1711).

- 87** Zu Recht bejaht hat die Rechtsprechung das Merkmal „bei dem Betrieb“ dagegen,
- wenn ein Lkw nachts wegen Verstopfung der Benzinleitung auf der Landstraße hält (RG JW 1929 2055);
  - wenn ein Bus wegen eines Vergaserbrandes anhält (RG VAE 1940 170);
  - wenn ein Kraftfahrzeug wegen eines Motorschadens liegenbleibt (BGHZ 29 163; BGH VersR 1960 1140; OLG Bamberg DAR 1951 80);
  - wenn ein Kraftfahrzeug wegen Kraftstoffmangels liegenbleibt (BGH VersR 1977 624);
  - wenn an einem Kraftfahrzeug auf der Autobahn ein Reifen gewechselt wird (BGH VersR 1969 668).
- 88** g) **Verunglückte Kraftfahrzeuge.** Ereignet sich infolge eines Kraftfahrzeugunfalls ein weiterer Unfall, so ergibt sich – adäquate Kausalität vorausgesetzt – die Zurechnung schon aus der Verursachung durch den früheren, zu dem Erstunfall führenden Betrieb. Darüber hinaus ereignet sich der Zweitunfall aber (entsprechend dem unter Rdn. 86 Ausgeführten), auch „bei dem Betrieb“ des unfallbedingt liegendebliebenen Kraftfahrzeugs, solange es sich innerhalb des Verkehrsraums befindet (BGHZ 58 164). Diese Zurechnung kann insbesondere dann Bedeutung erlangen, wenn der Kraftfahrzeughalter zwar hinsichtlich der Beteiligung des Kraftfahrzeugs an dem Erstunfall, nicht aber hinsichtlich der Absicherung der Unfallstelle den Unabwendbarkeitsbeweis nach § 7 Abs. 2 führen kann. Kommt es zu dem Zweitunfall nur deshalb, weil ein Verkehrsteilnehmer durch ein außerhalb des Verkehrsraums zum Liegen gekommenes Unfallfahrzeug abgelenkt wurde, so scheidet eine Zurechnung auf dem letztgenannten Weg aus; im übrigen kommt es auf die Frage der Adäquanz an.
- 89** Die Rechtsprechung hat das Merkmal „bei dem Betrieb“ zu Recht bejaht, wenn ein Kraftfahrzeug bewegungsunfähig wird, weil es mit einem Rad in den Straßen Graben gerät (OLG München HRR 1939 Nr. 1508; LG Tübingen Vkl. 1950 177), dagegen zu Unrecht verneint, wenn ein Kraftfahrzeug nach einem Unfall pflichtgemäß auf die Polizei wartet (OLG Celle VRS 7 172; OLG Karlsruhe VRS 7 415).
- 90** Ein Unfall im Zusammenhang mit der **Bergung** eines verunglückten Kraftfahrzeugs kann ebenfalls bei dessen Betrieb verursacht sein, so z. B. wenn es zu einem Unfall kommt, weil Fahrgäste eines verunglückten Busses einen auf dessen Verdeck gefallenen Laternenmasten herabwerfen (RG JW 1912 650).
- 91** h) **Be- und Entladen.** Wie bereits unter Rdn. 81 ausgeführt wurde, bleibt ein Kraftfahrzeug während des Ladevorgangs „in Betrieb“, sofern es sich auf einer dem Verkehr dienenden Fläche befindet. Unzweifelhaft „bei dem Betrieb“ des Kraftfahrzeugs entstanden ist ein Unfall demnach dann, wenn ein anderes Fahrzeug auf das zum Zweck des Be- oder Entladens abgestellte Kraftfahrzeug auffährt oder

wenn sonst die Anwesenheit des Kraftfahrzeugs auf der Straße zu einem Unfall führt (Rechtsprechungsnachweise s. o. Rdn. 82). Darüberhinaus aber sind auch Auswirkungen, die vom Ladegeschäft als solchem ausgehen, unter Umständen dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen. Entscheidend ist nach Sinn und Zweck des § 7, ob sich in dem Unfall eine von dem Kraftfahrzeug als *Verkehrsmittel* ausgehende Betriebsgefahr verwirklicht hat (vgl. Rdn. 26); Schäden, die in keinem Zusammenhang mit Verkehrsvorgängen stehen, werden deshalb von § 7 nicht erfaßt (vgl. BGHZ 71 212). Ob bei dem Ladevorgang die Motorkraft des Kraftfahrzeugs mitgewirkt hat, ist ohne Bedeutung.

Beim Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden ist daher z. B. ein Unfall, zu dem es **92** dadurch kommt, daß

- beim Entladen eines Tankwagens Öl auf die Straße läuft (BGHZ 71 215);
- ein Fußgänger über den Abfüllschlauch eines Tankfahrzeugs stolpert (BGH aaO);
- ein Fahrzeug gegen einen Stein prallt, der beim Beladen eines Lkw auf die Straße gefallen ist (OLG Stuttgart VkB1. 1960 40);
- ein Fußgänger von einem Sprengring getroffen wird, der beim Abladen eines Reserverads von diesem abspringt (OLG Kassel VersR 1952 435).

Nicht dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen ist es dagegen z. B., wenn **93**

- sich ein Arbeiter an einer auf dem Lkw angebrachten Arbeitsmaschine (z. B. Kreissäge, Teerkocher) verletzt;
- der Öltank im Haus überläuft, weil ihm die Pumpe des Tankfahrzeugs zuviel Öl zuführt (BGHZ 71 212; 75 48; a. A. OLG München OLGZ 1971 168; OLG Nürnberg VersR 1971 915; KG VersR 1973 665);
- beim Einblasen von Futter in einen Silo durch einen vom Motor des Lkw angetriebenen Kompressor der Silo und weitere Sachen des Empfängers beschädigt werden (BGH VersR 1975 945);
- durch herabstürzendes Ladegut beim Kippen eines Lkw ein Arbeiter verletzt wird (a. A. BGH VersR 1956 422; dem könnte lediglich für den Fall der Verletzung eines anderen Verkehrsteilnehmers gefolgt werden).

**i) Unfälle beim Ein- oder Aussteigen** sind dann bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden, wenn ein Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel, also mit Verkehrsvorgängen besteht. Dies ist der Fall z. B. **94**

- bei Unfällen infolge unachtsamen Öffnens der Tür (RG DAR 1932 122; KG VAE 1939 112; OLG Dresden VAE 1940 183; OLG Celle DAR 1951 13 m. Anm. *Brüggemann*; OLG Stuttgart VkB1. 1955 420);
- wenn eine an der Haltestelle wartende Person durch das Öffnen der Tür des Omnibusses verletzt wird (OLG München VersR 1952 293);
- wenn der Kraftfahrzeugführer beim Aussteigen mit einem vorbeifahrenden Radfahrer zusammenprallt (RGZ 126 333).

Dagegen ist das Überschreiten der Fahrbahn durch einen ausgestiegenen Insassen nicht mehr dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen (OLG Dresden VAE **95** 1938 408; BayObLG NJW 1955 105; LG Karlsruhe VersR 1981 143; AG Uelzen VersR 1967 1057).

Fraglich ist die Zuordnung in den Fällen, in denen Fahrgäste eines Busses an der Tür oder auf dem Trittbrett zu Sturz kommen. Wenngleich sich hier nicht eigentlich Verkehrsgefahren verwirklichen, ist der Zusammenhang des Unfalls mit der Nut- **96**

zung des Busses als Verkehrsmittel doch so eng, daß er als „bei dem Betrieb“ geschehen anzusehen ist (ebenso BGH VersR 1956 765; OLG Oldenburg VRS 10 421). Entsprechendes gilt, wenn jemand bei dem Versuch, in Unruhe geratenen Fahrgästen aus einem mit Vergaserbrand lieengebliebenen Bus zu helfen, zu Boden gestoßen wird (RG VAE 1940 170). Nicht der Betriebsgefahr des Omnibusses zuzurechnen sind dagegen die Verletzungen, die ein Schulkind dadurch erleidet, daß es inmitten einer Schar an der Haltestelle wartender Kinder infolge des beim Anhalten des Busses entstehenden Gedrängels zu Fall kommt (LG Freiburg VersR 1982 1083).

- 97** k) Schäden durch **Herabfallen von Teilen des Kraftfahrzeugs oder der Ladung** sind beim Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden, wenn sie in Zusammenhang mit einem Verkehrsvorgang stehen (ähnlich RGZ 160 129). Dies ist z. B. der Fall, wenn es zu einem Unfall kommt,
- weil sich ein Reifen, Auspuff oder sonstiges Teil von dem Kraftfahrzeug löst;
  - weil ein Tankwagen ausläuft;
  - weil Teile der Ladung von einem Lkw herabfallen (RG RdK 1940 166);
  - weil von einem Autotransporter ein Pkw herunterfällt und Stunden später ein anderer auf das Wrack auffährt (a. A. LG Berlin VersR 1974 274);
  - weil durch das Streuen pulverförmigen Materials hinter einem Lkw eine Staubwolke entsteht (OLG Nürnberg OLGZ 1966 408);
  - weil beim Bremsen eines Omnibusses ein Koffer aus dem Gepäcknetz auf einen Fahrgast stürzt (OLG Oldenburg DAR 1954 206).
- 98** l) Das **Hochschleudern von Gegenständen**, insbesondere Steinen durch die Räder, ist dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zuzurechnen (vgl. OLG Frankfurt Vkmitt. 1958 34; LG Lüneburg MDR 1961 1014; LG München I VersR 1967 914).
- 99** m) Führt die **Verschmutzung der Straße** durch die Reifen oder Gleisketten eines Kraftfahrzeugs (welches z. B. zuvor auf lehmigen Wegen oder durchs Gelände gefahren war) zu einem Unfall, so ist dieser bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs verursacht (BGH VersR 1982 977; OLG Schleswig NJW 1966 1269; a. A. OLG Stuttgart NJW 1959 2065 und 1960 139 m. abl. Anm. *Fritze*). Welche Zeitspanne zwischen der Verschmutzung und dem Unfall liegt, ist ohne Bedeutung (a. A. *Dopfer* Justiz 1966 335).
- 100** n) Ein Unfall beim **Tanken oder Warten** des Kraftfahrzeugs ist jedenfalls dann nicht beim Betrieb desselben entstanden, wenn es sich außerhalb des Verkehrsraums befindet. Kommt etwa ein Mechaniker beim Hantieren an dem Kraftfahrzeug in der Werkstatt durch das Kraftfahrzeug zu Schaden, so liegt kein Anwendungsfall des § 7 vor. Anders ist es hingegen, wenn sich eine mit dem Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel verbundene Betriebsgefahr während des Aufenthalts an einer allgemein zugänglichen Zapfsäule realisiert (z. B. das Kraftfahrzeug rollt während des Tankens zurück; vergossenes Öl führt zum Sturz eines Kradfahrers). Kommt es während des Aufenthalts an der Tankstelle zur Explosion des Treibstoffbehälters des Kraftfahrzeugs, so ist eine hierbei entstehende Schädigung wohl nicht bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden (a. A. LG Aachen MDR 1955 162).
- 101** o) Unfälle bei **Rennveranstaltungen** u. ä. werden den beteiligten Kraftfahrzeugen nach § 7 zugerechnet; ob das Rennen auf öffentlichen Straßen oder auf Privatgrund ausgetragen wurde, ist ohne Bedeutung (vgl. BGH VersR 1960 635; BayObLG DAR 1929 284; OLG Königsberg JRPrV 1938 381; LG Hamburg VersR 1953 488). Dies gilt insbesondere, wenn bei dem Rennen Zuschauer verletzt wurden (RGZ 150

73; BGHZ 5 318; OLG Hamburg DAR 1942 46). Teilnehmer an dem Rennen können sich dagegen untereinander nicht nach § 7 verantwortlich machen, da sie die mit der Eigenart solcher Veranstaltungen verbundenen Gefahren bewußt auf sich nehmen (OLG Hamburg DAR 1942 46); etwas anderes gilt lediglich für schuldhaft verursachte Schäden, die auch bei einem Rennen vermeidbar gewesen wären (OLG Koblenz JurZentr. 1952 110). Schäden durch den Absturz eines Drachenfliegers, der von einem Kraftfahrzeug angeschleppt wurde, sind nicht dessen Betrieb zuzurechnen (BGH VersR 1981 988).

p) Auch **vorsätzliche Schädigungen mittels des Kraftfahrzeugs** fallen unter das Merkmal „bei dem Betrieb“ und begründen eine Haftung nach § 7. Wie BGHZ 37 311 zutreffend ausgeführt hat, umfaßt der Schutzzweck des § 7 auch solche Gefahren, die der Benutzer des Kraftfahrzeugs bewußt und gewollt gegen einen anderen ausspielt, z. B. beim Zufahren auf den anderen in Tötungsabsicht. Das gleiche gilt, wenn von einem fahrenden Kraftfahrzeug aus Gegenstände auf andere Verkehrsteilnehmer geworfen werden (*Weimar* MDR 1958 746). In solchen Fällen haftet (neben dem selbstverständlich aus unerlaubter Handlung verantwortlichen) Fahrer also auch der Halter. 102

#### IV. Unfall mit Personen- oder Sachschaden als konkreter Haftungsgrund

##### 1. Allgemeines

Die Haftung nach § 7 greift nur ein, wenn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wurde. Zusätzlich ist, wie sich aus Abs. 2, § 14 ursprünglicher Fassung und § 15, insbesondere aber aus dem Schutzzweck der Gefährdungshaftung herleiten läßt, erforderlich, daß der Personen- oder Sachschaden durch einen *Unfall* entstanden ist. 103

Das Vorliegen eines Unfalls ist also Anspruchsvoraussetzung des § 7<sup>13</sup>, andere von einem Kraftfahrzeug ausgehende Einwirkungen werden von dieser Vorschrift nicht erfaßt. Der Unfall bildet den sog. konkreten Haftungsgrund<sup>14</sup>, das Verbindungsglied zwischen der Haftungsbegründung und der Haftungsausfüllung (wegen der beweisrechtlichen Konsequenzen dieser Unterscheidung s. Rdn. 130). 104

##### 2. Unfall

Ein Unfall ist ein plötzlich eintretendes Ereignis, das Schaden an Menschen oder Sachen verursacht (BGHZ 37 313). 105

a) Keine **Plötzlichkeit des Schadensereignisses** und damit keine Haftung nach § 7 ist z. B. gegeben, wenn eine Straße durch häufiges Befahren mit dem Kraftfahrzeug abgenützt oder zerstört wird, wenn angrenzende Gebäude durch fortgesetzte Erschütterungen seitens des Kraftfahrzeugs beschädigt werden, wenn durch dauernde Einwirkung von Motorenlärm die Nutzbarkeit eines Nachbargrundstücks beeinträchtigt wird, oder wenn sich ein Lkw-Fahrer durch monatelange Einwirkung des Motorengeräuschs eine Ohrenkrankheit zuzieht. Führt der Verlust von Öl, Kraftstoff o. dgl. zu einer verkehrsgefährdenden Verschmutzung der Fahrbahn, so ist ein Unfall zu bejahen, nicht dagegen bei allmählicher Verschlechterung der Straßenbeschaffenheit durch derartige Einwirkungen (OLG Köln VersR 1983 289). 106

<sup>13</sup> Zweifelnd BGHZ 37 313; offengelassen in BGHZ 71 339.

<sup>14</sup> Zu diesem Begriff vgl. *Arens* ZZP 88 (1975) 1; *Stoll* AcP 176 (1976) 145.

- 107** b) Die **Beschränkung auf Personen- und Sachschäden** ergibt sich aus dem Unfallbegriff, aber auch ausdrücklich aus § 7 Abs. 1. Reine Vermögensschäden können daher eine Haftung nach § 7 nicht begründen, wie etwa ein infolge eines Verkehrsstaus entgangener Verdienst. Liegt aber ein Unfall mit Personen- oder Sachschaden vor, so sind auch dessen vermögensrechtliche Auswirkungen auf den Geschädigten – nach Maßgabe der für die Haftungsausfüllung geltenden Regeln (vgl. Rdn. 129 ff) – zu ersetzen. Auch Personen- oder Sachschäden nicht am Unfall selbst Beteiligter, also nur mittelbar Geschädigter, sowie die vermögensrechtlichen Auswirkungen dieser Schädigungen werden von § 7 erfaßt, nicht dagegen reine Vermögensbeeinträchtigungen bei mittelbar Geschädigten. Daher sind z. B. zu ersetzen Schäden eines Angehörigen des Unfallopfers infolge des beim Übermitteln der Unfallnachricht erlittenen Nervenzusammenbruchs, nicht dagegen Verdienstausfälle des Arbeitgebers des Unfallopfers wegen dessen Arbeitsunfähigkeit. Näheres hierzu s. Rdn. 136 ff, allgemein zu den Begriffen Personen- und Sachschaden Rdn. 110 ff.
- 108** c) **Absichtlich herbeigeführte Schadensfälle** sind, wenn sie die vorstehenden Merkmale erfüllen, ebenfalls Unfälle im Sinne des § 7 (BGHZ 37 313), denn der Schutzzweck dieser Vorschrift umfaßt auch solche Gefahren, die der Benutzer eines Kraftfahrzeugs bewußt und gewollt gegen einen anderen ausspielt, etwa beim absichtlichen Zufahren auf den Geschädigten in Verletzungs- oder Tötungsabsicht (aaO 316).
- 109** d) **Mit Willen des Geschädigten herbeigeführte Schadensfälle** sind dagegen keine Unfälle (BGHZ 71 339; BGH VersR 1979 514; a. A. OLG Frankfurt VersR 1978 260). In diesen Fällen entsteht zwar ein Schaden, der Träger des beschädigten Rechtsguts wird aber nicht von einem Schadensereignis betroffen, weil er die Beeinträchtigung selbst gewollt hat. Deshalb liegt z. B. kein eine Haftung nach § 7 begründender „Unfall“ vor, wenn ein Zusammenstoß gemäß Verabredung zwischen den Beteiligten zum Zweck eines Versicherungsbetrugs absichtlich herbeigeführt wird (allenfalls wenn es hierbei über den verabredeten Sachschaden hinaus zu einem unbeabsichtigten Personenschaden kommt, kann insoweit wieder von einem Unfall die Rede sein). Zu der Beweisproblematik in solchen Fällen vgl. Rdn. 535.

### 3. Personenschaden

- 110** Ein Personenschaden kann liegen in der Tötung eines Menschen oder der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen.
- 111** a) Die **Tötung**, d. h. die Vernichtung eines Menschenlebens, kann unmittelbar durch das Unfallereignis verursacht sein. Häufig wird durch den Unfall aber zunächst nur eine Körperverletzung hervorgerufen, die dann, ggf. infolge hinzutretender Umstände, zum Tode führt. Ist bei einer solchen mittelbaren Tötung der Zurechnungszusammenhang zu bejahen (Einzelheiten hierzu in Rdn. 129 ff), so treten die gleichen Haftungsfolgen ein wie bei sofortiger Tötung; zusätzlich sind die Kosten einer versuchten Heilung zu ersetzen (vgl. § 10 Abs. 1). Auch wenn zunächst eine Verletzung gar nicht erkennbar war, der Betroffene jedoch später nachweislich infolge des Unfalls verstarb, ist die Haftung gegeben, da dann eben doch eine (verborgene) Gesundheitsschädigung vorlag. Für die Todesfolge ist auch zu haften, wenn es zu ihr nur wegen einer besonderen Konstitution des Verletzten kommen konnte (vgl. auch Rdn. 143).