

## Neues Schadensersatzrecht: Generalisierung des Schmerzensgeldanspruchs

Relevante Normen: §§ 823 ff. BGB, 249 ff. BGB (insbesondere § 253 Abs. 2 BGB) sowie die Tatbestände der Gefährdungshaftung (insbesondere § 7 Abs. 1 StVG, § 1 HaftpflG)

Copyright by Rolf Schmidt – Oktober 2002

### A. Einleitung

Mit Inkrafttreten des Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes (SchÄndG) am 01.08.2002 wurden nicht nur einige Haftungstatbestände geändert (etwa § 7 Abs. 1 StVG und § 1 Abs. 1 HaftpflG) und andere eingeführt (etwa § 828 Abs. 2 und § 839a BGB), sondern es wurde vor allem das Rechtsfolgensystem modifiziert. So wurde der Schmerzensgeldanspruch auf die Gefährdungstatbestände außerhalb des BGB sowie auf Vertragsansprüche ausgedehnt. Die generelle Anordnung dieser Rechtsfolge wurde unter Aufhebung des § 847 BGB in § 253 Abs. 2 BGB getroffen; auf ihn verweisen die jeweiligen Haftungstatbestände. Insgesamt bringt die neue Rechtslage vier wesentliche Änderungen mit sich, die sich am Gedanken des Opferschutzes orientieren<sup>1</sup>:

- ⇒ Bei Verletzung bestimmter höchstpersönlicher Rechtsgüter kann prinzipiell ohne Rücksicht auf den Haftungsgrund ein **angemessenes Schmerzensgeld** verlangt werden.
- ⇒ Die bei zahlreichen Tatbeständen der Gefährdungshaftung bestehenden **Haftungshöchstbeträge** werden **angehoben**. Außerdem findet die Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG ihre Grenze grundsätzlich nicht mehr im „unabwendbaren Ereignis“, sondern erst in der „**höheren Gewalt**“.
- ⇒ Im Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs beginnt die **Deliktsfähigkeit von Kindern** nicht mehr mit Vollendung des sechsten, sondern erst mit der Vollendung des **zehnten Lebensjahres**. Dies ist insbesondere für ein etwaiges mitwirkendes Verschulden von Bedeutung.
- ⇒ Die **Arzneimittelhaftung** nach den §§ 84 ff. AMG wird dadurch verschärft, daß unter bestimmten Voraussetzungen eine **Kausalitätsvermutung zu Lasten des Herstellers** eines Medikaments eingreift. Außerdem hat der Geschädigte einen Auskunftsanspruch gegen das pharmazeutische Unternehmen sowie gegen die Aufsichtsbehörde.

Gleichzeitig wurden zwei weitere Regelungen ins Gesetz aufgenommen:

- ⇒ Nach § 249 Abs. 2 S. 2 BGB n.F. kann der Geschädigte bei Reparaturkosten die **Umsatzsteuer** nur dann ersetzt verlangen, wenn sie **tatsächlich angefallen** ist.
- ⇒ Der neue § 839 a BGB regelt die Haftung **gerichtlicher Sachverständiger**, wobei es in Abweichung vom bisherigen Recht nicht mehr darauf ankommt, ob diese vereidigt oder unvereidigt sind.
- ⇒ Probleme des **Übergangs** vom alten zum neuen Recht regelt Art. 229 § 8 EGBGB.

Im folgenden sollen die prüfungs- und examensrelevantesten Aspekte des neuen Rechts auszugsweise vorgestellt werden. Die vollständige Bearbeitung befindet sich in meinem neuen, am 4. Nov 2002 erscheinenden Buch *Schuldrecht Besonderer Teil II*.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Vgl. *Däubler*, JuS **2002**, 625.

<sup>2</sup> ISBN 3-934053-32-7 (ca. 360 Seiten, EUR 16,50).

## B. Gefährdungshaftung

### I. Einleitung und Voraussetzungen einer Gefährdungshaftung

1. In einigen Gesetzen hat der Gesetzgeber **ohne Rücksicht auf das Verschulden** des Verursachers eine Ersatzpflicht für solche Schäden angeordnet, die durch eine für andere mit besonderen **Gefahren** verbundene Betätigung verursacht werden (sog. Gefährdungshaftung). Der Sinn der Gefährdungshaftung besteht darin, daß wenn schon jemand eine übermäßige Gefahr für einen anderen schaffen, unterhalten oder ausnutzen darf, dann wenigstens dem anderen den aus der Gefahrverwirklichung resultierenden Schaden abnehmen muß, und zwar **verschuldensunabhängig**. Andernfalls wäre das gefährliche Handeln mit dem Schutzbedürfnis der Mitmenschen nicht zu rechtfertigen.

Da nicht selten der Kreis der Gefährdeten groß und damit sehr schnell die Leistungsfähigkeit des zum Schadensersatz Verpflichteten erreicht ist (man denke nur an einen Flugzeugabsturz, ein Bahnunglück oder einen atomaren „Supergau“), sind die meisten Gefährdungshaftungen **zwangshaftpflichtversichert** (vgl. etwa das Fahrzeugpflicht- oder das Atomhaftpflichtrisiko - §§ 1 PflVersG, 14 AtomG). Insbesondere der Halter eines Kfz kann bei einem Unfall sehr schnell an die Grenze seiner (finanziellen) Leistungsfähigkeit geraten. Ein entsprechender Schadensersatzanspruch der Geschädigten wäre u.U. nicht realisierbar. Um diese Folge zu verhindern, hat der Gesetzgeber die Kfz-Haftpflichtversicherung geschaffen.

2. Um andererseits den mit der Statuierung einer Gefährdungshaftung verbundenen **Grundrechtseingriff** zulasten des Pflichtigen zu legitimieren (dieser haftet ja gerade ohne Rücksicht auf sein Verschulden), bedarf es stets einer **formell-gesetzlichen Rechtsgrundlage (Vorbehalt des Gesetzes**, vgl. Art. 20 Abs. 3 GG), die zudem den ebenfalls verfassungsrechtlich verankerten **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** beachten muß.

**Beispiele:** Haftung des Kraftfahrzeughalters (§ 7 Abs. 1 StVG), des Bahnbetriebsunternehmers (§ 1 HaftpflG), des Inhabers einer Atomenergieanlage (§ 25 AtomG), des Herstellers eines Produkts (§ 1 ProdHaftG) etc.

3. Da es der Grundsatz vom **Vorbehalt des Gesetzes** verbietet, außerhalb der gesetzlich angeordneten Gefährdungshaftung eine verschuldensunabhängige Haftung zu statuieren, entgehen andere, ebenso gefährliche Verhaltensweisen (etwa Fallschirmspringen, Rennbootbetrieb oder Schußwaffengebrauch) daher der Gefährdungshaftung. Folgerichtig hat sich die Rechtsprechung bisher auch stets geweigert, existente Gefährdungshaftungen analog anzuwenden. So hat man die Eisenbahnhaftung nicht auf Schlepp- oder Sessellifte übertragen<sup>3</sup> oder den Bruch einer Wasserleitung nicht in Analogie zu Gas- und Elektrizitätsleitungen behandelt<sup>4</sup>. Für die Gefährdungshaftung gilt also das **Enumerationsprinzip**.

4. Um für den Verpflichteten tragbar zu sein und letztlich dem **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** zu entsprechen, bedarf die Gefährdungshaftung einer Begrenzung. Es wäre unverhältnismäßig, den Halter oder Betriebsunternehmer für alle Unglücksschäden haften zu lassen, die irgendwie in einem Zusammenhang mit der Gefahrenquelle stehen. Die Haftung ist daher in vielen Fällen auf die **dem Betriebskreis eigenen Risiken beschränkt**, und besteht in der Regel daher **nicht**, wenn der Schaden durch eine **betriebsfremde Ursache** hervorgerufen wurde. Der Gesetzgeber beschreibt die betriebs-

<sup>3</sup> BGH NJW 1960, 1345.

<sup>4</sup> BGHZ 55, 229.

fremde Ursache häufig mit der sog. „**höheren Gewalt**“ (vor dem 01.08.2002: unabwendbares Ereignis).

**Beispiele:** Die Haftung des **Kraftfahrzeughalters** besteht nicht, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde (§ 7 Abs. 2 StVG). Auch der **Bahnbetriebsunternehmer** haftet nicht, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht wurde (§ 1 Abs. 2 HaftpflG). Der grundsätzliche Ausschluß der Haftung muß schließlich auch dort bestehen, wo der Gesetzgeber die „Abwesenheit von höherer Gewalt“ nicht in den Tatbestand aufgenommen hat (etwa bei der **Tierhalterhaftung** gem. § 833 S. 1 BGB). Denn wurde der Schaden durch ein tierfremdes Ereignis verursacht, hat sich das haftungs begründende Halterisiko gerade nicht verwirklicht. Umgekehrt gibt es eine Reihe von Gefährdungen, die so erheblich sind, daß auch höhere Gewalt die Haftung nicht ausschließen soll, etwa beim Absturz eines Flugzeuges oder beim Herabfallen von Hochspannungsleitungen.<sup>5</sup>

**5. Zum Begriff der „höheren Gewalt“:** Bislang hatte der Gesetzgeber die Haftung auf die dem Betriebskreis eigenen Risiken durch das sog. „**unabwendbare Ereignis**“ (vgl. etwa § 7 Abs. 2 StVG a.F.) beschränkt. Man rechnete dazu etwa das unvermeidbare Aufschleudern von Steinen durch das Kfz oder das unvorhersehbare Hereinlaufen eines Kindes in die Fahrbahn (etwa weil es durch ein parkendes Fahrzeug verdeckt war). War der im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kfz verursachte Schaden aber auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Kfz (z.B. verdeckter Materialfehler) oder auf ein Versagen seiner Einrichtungen (z.B. der Lenkung oder der Bremsanlage) zurückzuführen, wurde ein „unabwendbares Ereignis“ verneint; der Halter hatte in diesen Fällen also auch dann einzustehen, wenn ihn oder den Fahrer kein Verschulden traf (§ 7 Abs. 2 S. 1 StVG a.F.).

Diese unterschiedlichen Rechtsfolgen wurden vielfach als widersprüchlich bezeichnet. Man argumentierte, daß es nicht angehen könne, daß der Halter für das Ungewöhnliche (Versagen der Lenkung oder der Bremsanlage) hafte, während er für das Gewöhnliche (Aufschleudern von Steinen; langer Bremsweg) nicht hafte.<sup>6</sup> Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß der Grundgedanke der Gefährdungshaftung nicht auf einer Differenzierung von Gewöhnlichem und Ungewöhnlichen fußt, sondern auf der Realisierung der dem Betrieb des Kfz eigentümlichen Gefahr. Dazu gehört nun einmal insbesondere das Versagen der Lenkung oder der Bremsen. Man hätte höchstens diskutieren können, ob nicht auch das Aufschleudern von Steinen oder das unvorhersehbare Hereinlaufen eines Kindes in die Fahrbahn ebenso im Zusammenhang mit der von einem Kfz ausgehenden Betriebsgefahr steht und eine Halterhaftung begründet.

Mit dem am 01.08.2002 in Kraft getretenen SchÄndG ist diese Rechtslage geändert worden. In Anlehnung an die schon bisher verwendete Formulierung in § 1 Abs. 2 S. 1 HaftpflG a.F. wird nun auch in § 7 Abs. 2 StVG statt auf das „unabwendbare Ereignis“ auf die „**höhere Gewalt**“ abgestellt. Damit ist nicht nur eine terminologische Änderung, sondern eine **Haftungsverschärfung** verbunden. Denn als „höhere Gewalt“ wurde in bezug auf § 1 Abs. 2 S. 1 HaftpflG a.F. nur ein betriebsfremdes, von außen durch **elementare Naturkräfte** (Orkanböe etc.) oder durch **Handlungen dritter Personen** (Anschlag, Sabotage etc.) herbeigeführtes Ereignis anerkannt, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung **unvorhersehbar** ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt **nicht**

<sup>5</sup> Vgl. dazu BGHZ 7, 338, 339; 62, 351, 354.

<sup>6</sup> Vgl. nur *Medicus*, BR, Rn 634.

**verhütet** oder **unschädlich gemacht** werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit **in Kauf zu nehmen ist**.<sup>7</sup>

**Beispiele von „höherer Gewalt“ / keiner „höheren Gewalt“:**

- (1) Entgleist etwa ein Zug wegen einer Flutwelle bei einer Überschwemmung, handelt es sich nach der genannten Begriffsbestimmung um „höhere Gewalt“; entgleist er aber wegen eines gebrochenen Rades, fußt das Ereignis nicht auf „höherer Gewalt“, sondern auf menschliches Versagen bzw. auf einen Materialfehler.
- (2) Auch der bisher als unabwendbares Ereignis anerkannte Fall, daß ein durch ein parkendes Fahrzeug verdecktes Kind auf die Straße läuft und von einem vorschriftsmäßig fahrenden Pkw erfaßt wird, ist von den genannten Definitionsmerkmalen der „höheren Gewalt“ nicht erfaßt, so daß auch hier keine höhere Gewalt vorliegt. Der Halter kann sich in solchen Fällen also nicht mehr auf den Haftungsausschluß des § 7 Abs. 2 StVG berufen (bei grob unbilligen Ergebnissen kann § 829 BGB korrigierend eingreifen).<sup>8</sup>
- (3) Schließlich kann eine Ölspur auf der Straße zwar auch für einen „Idealfahrer“ unerkennbar sein und deshalb ein unabwendbares Ereignis darstellen; als höhere Gewalt läßt sie sich schwerlich qualifizieren.

6. Das SchÄndG hat den Begriff des „unabwendbaren Ereignisses“ jedoch nicht ganz abgeschafft. Es bildet nach § 17 Abs. 3 StVG n.F. die Haftungsgrenze, wenn es um Ansprüche **zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmern** geht.

7. Der verfassungsrechtlich gebotenen Begrenzung des dem Halter oder Betriebsunternehmer gegenüber bestehenden Haftungsrisikos dient weiterhin die Beschränkung einer Schadensersatzpflicht nur für solche Schäden, die durch **Tötung oder Verletzung eines Menschen** oder durch **Beschädigung einer Sache** entstanden sind. Der Risikobegrenzung dient schließlich auch die Beschränkung der Haftung auf bestimmte **Höchstbeträge** (vgl. etwa §§ 12, 12a StVG, §§ 9, 10 HaftpflG, § 31 AtomG, §§ 37, 46, 50 LuftVG, § 88 AMG, § 10 ProdHaftG, § 33 GenTG, §§ 15 Abs. 1, 22 Abs. 1 Umw-HaftG). Diese Begrenzung der Schadensersatzpflicht ermöglicht es dem Halter oder Betriebsinhaber auch nach Anhebung der Höchstgrenzen durch das SchÄndG, zu wirtschaftlich tragbaren Bedingungen eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, damit er den Schaden nicht selbst zu tragen hat.<sup>9</sup>

8. Mit dem Inkrafttreten des SchÄndG am 01.08.2002 ist auch die generelle Anordnung des Anspruchs auf **Schmerzensgeld** verbunden. Nach bisherigem Recht konnte im Bereich der Gefährdungshaftung nur die Tierhalterhaftung nach § 833 S. 1 BGB einen Schmerzensgeldanspruch zur Folge haben.<sup>10</sup> Selbst im Atomrecht wurde Verschulden vorausgesetzt. Nunmehr gilt das genaue Gegenteil: Sämtliche Gesetze, in denen eine Gefährdungshaftung vorgesehen ist, verweisen jetzt auf § 253 Abs. 2 BGB, weil durch das SchÄndG zumeist die Formulierung: „Wegen eines Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann auch eine billige Entschädigung in Geld gefordert werden“ eingefügt worden ist (vgl. etwa § 11 S. 2 StVG oder § 6 S. 2 HaftpflG). Keine solche Ergänzung hat lediglich § 22 Abs. 1 WHG erfahren, doch stellt dies nur eine scheinbare Ausnahme dar: Da er anders als die sonstigen Tatbestände der Ge-

<sup>7</sup> BT-Drs. 14/7752, S. 30 unter Bezugnahme auf BGHZ 7, 338, 339; 62, 351, 354 (jeweils zu § 1 Abs. 2 S. 1 HaftpflG a.F.). Vgl. auch *Däubler*, JuS 2002, 625, 628; *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 385a.

<sup>8</sup> Vgl. BT-Drs. 14/7752, S. 16; *Däubler*, JuS 2002, 625, 628.

<sup>9</sup> Vg. *Brox/Walker*, § 46 Rn 2; *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 365.

<sup>10</sup> Die Ausnahme im Datenschutzrecht war von marginaler Bedeutung (*Däubler*, JuS 2002, 625, 626).

fährdungshaftung nicht auf die Verletzung bestimmter Rechtsgüter abstellt, sondern zum Ersatz aller Schäden verpflichtet, dürfte § 253 Abs. 2 BGB unmittelbar anwendbar sein.<sup>11</sup>

**9.** Schließlich ist der Gefährdungshaftung eigentümlich, daß es **allein** auf die **Verwirklichung der Gefahr** ankommt. Nicht erforderlich, obwohl auch im Falle des Vorhandenseins auch nicht schädlich, sind daher folgende (im Rahmen der Verschuldenshaftung erforderliche) Voraussetzungen<sup>12</sup>:

- ⇒ **Rechtswidrigkeit:** Da der Betrieb, der mit der Gefährdungshaftung belegt wird, grundsätzlich erlaubt ist und der Verantwortliche allein für die Gefahrverwirklichung haftet, kommt es auf die Widerrechtlichkeit nicht an. Handelt der Verantwortliche aber rechtswidrig, werden Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung kumuliert.
- ⇒ **Verschulden:** Da das Eigentümliche der Gefährdungshaftung gerade darin besteht, daß allein für die Gefahrverwirklichung gehaftet wird, kommt es auch auf das Verschulden des Verantwortlichen nicht an. Subjektive Haftungsausschlüsse wie die fehlende Zurechnungsfähigkeit gelten deshalb nicht.
- ⇒ **Kausalität/objektive Zurechnung:** Nach der Rechtsprechung braucht im Rahmen der *haftungsbegründenden Kausalität* die Rechtsgutverletzung nicht adäquat kausal verursacht worden zu sein.<sup>13</sup> Vielmehr ist für die engere Gefährdungshaftung erforderlich, daß sich die besondere Gefahr, die mit der Gefährdungshaftung belegt ist, in der Rechtsgutverletzung realisiert. Insofern besteht eine Vergleichbarkeit mit dem tatbestandsspezifischen Gefährdungszusammenhang bei den erfolgsqualifizierten Delikten im Strafrecht. Hingegen wird die *haftungsausfüllende Kausalität* von den Zurechnungsmaßstäben der Verschuldenshaftung beeinflusst, denn hier spielen auch Erwägungen allgemeiner Gefahr, wie sie der Adäquanz eigen sind, eine Rolle. Man denke etwa an besondere Eigenschaften des Opfers, etwa eine Allergieneigung bei Hautabschürfungen. Hier kommt es nicht auf die besondere Gefahr, sondern die allgemeine Zurechnung des Schadens an (Adäquanz; Schutzzweck der Norm).
- ⇒ **Täterschaft und Teilnahme:** Soweit es um Zurechnungen fremden Verhaltens oder Ausgleichungen unsicherer Kausalität durch subjektive Merkmale geht, ist § 830 BGB auf die Gefährdungshaftung nicht anwendbar. Die Rechtsprechung hat jedoch die Alternativtäterschaft (§ 830 Abs. 1 S. 2 BGB) auch für die Gefährdungshaftung gelten lassen. Wenn also unklar ist, welcher von mehreren Pkws einen am Boden Liegenden überfahren hat oder wenn mehrere Pferde für die Beschädigung eines Kfz in Betracht kommen, so haften alle Halter als Gesamtschuldner.<sup>14</sup>

**10.** Im folgenden sollen der ausbildungs- und prüfungsrelevanteste Gefährdungshaftungstatbestand des § 7 Abs. 1 StVG näher erläutert werden.

## II. Haftung des Kraftfahrzeughalters

### 1. Anspruchsgrundlage: § 7 Abs. 1 StVG

**a.** Die Rechtsgrundlage für die **Halterhaftung** bildet **§ 7 Abs. 1 StVG**. Nach dieser Vorschrift hat der Halter eines **Kraftfahrzeugs** oder **Anhängers** ohne Rücksicht auf sein Verschulden die Schäden zu ersetzen, die dadurch entstanden sind, daß bei dem Betrieb des Fahrzeugs oder Anhängers ein Mensch getötet oder der Körper oder die

<sup>11</sup> Däubler, JuS 2002, 625, 626.

<sup>12</sup> Vgl. Deutsch/Ahrens, Deliktsrecht, Rn 362.

<sup>13</sup> Vgl. BGHZ 79, 259.

<sup>14</sup> BGHZ 32, 286; 55, 96; Deutsch/Ahrens, Deliktsrecht, Rn 362.

Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt worden ist. Die Schadensersatzpflicht des Halters tritt nur dann nicht ein, wenn

- ⇒ der Unfall durch **höhere Gewalt** verursacht wurde (§ 7 Abs. 2 StVG),
- ⇒ wenn jemand, der weder beim Halter angestellt ist noch das Fahrzeug oder den Anhänger von diesem überlassen bekommen hat, das Fahrzeug oder den Anhänger ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt (sog. **Schwarzfahrt**) und dieser die Fremdnutzung auch nicht durch sein Verschulden (Steckenlassen des Schlüssels o.ä.) ermöglicht hat (vgl. § 7 Abs. 3 StVG)
- ⇒ oder wenn einer der Ausschlußtatbestände des § 8 StVG vorliegt.

**b.** Streng zu trennen ist die (verschuldensunabhängige) Halterhaftung von der (verschuldensabhängigen) **Fahrerhaftung** gem. **§ 18 Abs. 1 StVG**. Nach dieser Vorschrift hat auch der Fahrer die Schäden (gem. §§ 8 bis 15 StVG) zu ersetzen, die dadurch entstanden sind, daß bei dem Betrieb des Fahrzeugs oder Anhängers ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt worden ist. Gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG ist die Ersatzpflicht jedoch ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein **Verschulden** des Fahrers verursacht wurde. Diese Negativformulierung bedeutet nichts anderes, daß es sich um eine Haftung für vermutetes Verschulden handelt: Nicht der Geschädigte trägt die Beweislast, sondern der Fahrer muß beweisen, daß ihn kein Verschulden trifft (sog. Entlastungsbeweis).

**c.** Um das Risiko der Zahlungsunfähigkeit des Halters im Schadensfall zu vermeiden und den Verkehrsoptionen eine Mindestversorgung garantieren, ist der Halter verpflichtet, eine **Haftpflichtversicherung** abzuschließen, § 1 PflVG. Der Verletzte hat einen Direktanspruch auch gegen den Versicherer, § 3 PflVG.

## 2. Voraussetzungen der Halterhaftung

**a.** Um die Halterhaftung gem. § 7 Abs. 1 StVG auszulösen, muß der Unfall zunächst unter Verwendung eines **Kraftfahrzeugs** verursacht worden sein. Der Begriff des Kraftfahrzeugs ist in § 1 Abs. 2 StVG legaldefiniert. Danach sind Kraftfahrzeuge alle Landfahrzeuge, die mit Maschinenkraft bewegt werden und nicht an Bahngleise gebunden sind. Die Gefährdungshaftung gilt jedoch nicht für Kraftfahrzeuge und deren Anhänger, die auf ebener Bahn nicht schneller als 20 km in der Stunde fahren können (§ 8 Nr. 1 StVG).

**b.** Anspruchsgegner ist der **Fahrzeughalter**. Eine Legaldefinition des Begriffs „Halter“ besteht nicht. Dementsprechend besteht Unklarheit. Nach Auffassung des BGH ist Halter derjenige, der die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt und es für eigene Rechnung gebraucht.<sup>15</sup>

Demzufolge kann es also nicht auf die Eigentumsverhältnisse ankommen. Das führt zu der fraglichen Konstellation, in der ein anderer als der Eigentümer als Halter im Fahrzeugbrief eingetragen ist.

**Beispiel:** Die 18jährige Tochter T hat sich ein Auto gekauft. Um bei der Fahrzeugversicherung in eine niedrigere Schadensfreiheitsklasse eingestuft zu werden, erklärt sich ihr Vater V bereit, den Wagen auf seinen Namen zuzulassen. Dementsprechend

---

<sup>15</sup> Vgl. BGHZ 13, 351, 354.

wird er als Halter im Fahrzeugbrief eingetragen, obwohl das Fahrzeug im Eigentum der T steht. Folgt man der o.g. Definition, ist nicht zweifelsfrei zu ermitteln, wer Halter ist. Denn während die Definitionsmerkmale „tatsächliche Verfügungsgewalt“ und „Gebrauch“ bei T zu bejahen sind, läuft der Wagen „auf Rechnung“ des V (dieser ist dadurch, daß er als Halter im Fahrzeugbrief eingetragen ist, Steuerpflichtiger und Versicherungsnehmer). Dieses Beispiel mag zwar einen Grenzfall darstellen, weist aber auf die eingeschränkte Brauchbarkeit der vom BGH entwickelten Definition hin. Für den Geschädigten ist diese Unklarheit weniger von Bedeutung, da er einen eigenen Anspruch gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung hat (§ 3 PflVG, s.o.). Die Frage, an wen sich der Versicherung im Rahmen eines möglichen Rückgriffs halten muß, interessiert ihn nicht. Jedenfalls verliert derjenige, der als Halter im Fahrzeugbrief eingetragen und somit Versicherungsnehmer ist, seinen Schadensfreiheitsrabatt.

Jedenfalls ändert die kurzfristige Überlassung an einen anderen (Leihe, Miete) nichts an der Haltereigenschaft.<sup>16</sup> Wird das Kraftfahrzeug jedoch durch einen Leasing-Vertrag einem anderen auf längere Zeit überlassen, so ist der Leasingnehmer während der Leasingzeit alleiniger Halter.<sup>17</sup>

**c.** Des weiteren muß ein **Personen- oder Sachschaden** verursacht worden sein. Ein reiner Vermögensschaden begründet somit keine Ersatzpflicht des Halters. Aber auch Personen- und Sachschäden sind nicht stets zu ersetzen. Vgl. dazu die unter 3. erläuterten Ausschußstatbestände.

**d.** Der Personen- oder Sachschaden muß „**bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs**“ verursacht worden sein. Dieses Kriterium beschreibt die besondere Betriebsgefahr, die die verschuldensunabhängige Haftung legitimiert, und ist zum Schutz der Verkehrsteilnehmer weit auszulegen.<sup>18</sup>

Als Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs sind zunächst die **Entfaltung von Geschwindigkeit** und der **Bremsweg** anzusehen. Angesichts der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs ist die Rechtsprechung jedoch dazu übergegangen, nicht nur das bewegte Fahrzeug, sondern auch das **ruhende Fahrzeug** als gefährlich anzusehen, solange es sich im Straßenverkehr selbst befindet. So kann ein auf der Hauptstraße liegende gebliebenes Fahrzeug eine größere Gefahr (Auffahrunfall etc.) bilden als ein im fließenden Verkehr befindliches Stadtfahrzeug. Das gleiche gilt hinsichtlich des Be- und Entladens von Kfz. Eine Berührung des Verursacherfahrzeugs mit dem Geschädigtenfahrzeug ist nicht erforderlich.<sup>19</sup> Denn auch wenn keine Berührung stattgefunden hat, kann es sich um einen Unfall beim Betrieb eines Fahrzeuges gehandelt haben, etwa wenn ein Motorradfahrer einem die Vorfahrt mißachtenden Auto ausweichen muß und dabei stürzt.

**Nicht** um den Betrieb eines Kraftfahrzeugs handelt es sich jedoch, wenn ein Pkw ohne eigene Motorkraft durch eine automatische Waschanlage gezogen wird oder wenn ein Baustellenfahrzeug auf einer abgeschlossenen Baustelle fährt. Auch wenn eine Sonderfunktion des Fahrzeuges als Arbeitsmaschine dominiert (Tankwagen füllt Heizöl in einen Erdtank), handelt es sich nicht um den Betrieb eines Kraftfahrzeugs<sup>20</sup>, wohl aber wenn Streugut aus einem Streukraftfahrzeug ausgeworfen wird.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> BGHZ 32, 331.

<sup>17</sup> BGH VersR 1983, 656; *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 381.

<sup>18</sup> Vgl. BGHZ 29, 163; 105, 65, 66; 107, 359, 366. Zu den folgenden Fallgruppen vgl. *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 382; *Medicus*, BR, Rn 633; *Brox/Walker*, § 46 Rn 8.

<sup>19</sup> Vgl. BGH NJW 1973, 44 ff.; NJW 1988, 2802 f.

<sup>20</sup> BGH NJW 1978, 1582; BGH VersR 1975, 945.

<sup>21</sup> BGHZ 105, 65, 66; *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 382; *Medicus*, BR, Rn 633.

Ist nach den o.g. Maßstäben die Betriebsgefahr zu bejahen, muß sich diese auch (ähnlich dem tatbestandsspezifischen Gefahrezusammenhang bei den erfolgsqualifizierten Delikten im Strafrecht) gerade im Schadenseintritt verwirklicht haben. Andernfalls wäre die verschuldensunabhängige Haftung kaum zu rechtfertigen. Der Unfall muß in einem unmittelbaren, örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit den Betriebsvorgängen oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen des Fahrzeugs stehen.<sup>22</sup>

### 3. Ausschluß der Halterhaftung

a. Die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters ist zunächst ausgeschlossen, wenn der Unfall durch **höhere Gewalt** verursacht wurde (§ 7 Abs. 2 StVG). Zum Begriff und zur Herleitung des Begriffs vgl. oben. An dieser Stelle soll lediglich die vom Gesetzgeber formulierte Definition der höheren Gewalt wiederholt werden.

**Höhere Gewalt** ist ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt, nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist.

Liegt ein Haftungsausschluß wegen höherer Gewalt vor, gilt dieser selbstverständlich auch für die (verschuldensabhängige) Fahrerhaftung nach § 18 StVG. Denn bei Vorliegen von höherer Gewalt wird der Unfall kaum verschuldet sein.

b. Die Halterhaftung ist gleichfalls ausgeschlossen, wenn jemand, der weder beim Halter angestellt ist noch das Fahrzeug oder den Anhänger von diesem überlassen bekommen hat, das Fahrzeug oder den Anhänger ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt (sog. **Schwarzfahrt**) und dieser die Fremdnutzung auch nicht durch sein Verschulden (Steckenlassen des Schlüssels o.ä.) ermöglicht hat (vgl. § 7 Abs. 3 StVG).

c. Des weiteren ist die Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG in folgenden, gesetzlich festgelegten Fällen ausgeschlossen:

- ⇒ Das Verursacherfahrzeug (und der mit ihm verbundene Anhänger) hat nur eine **Höchstgeschwindigkeit** von **20 km/h** (§ 8 Nr. 1 StVG).
- ⇒ Der Verletzte war bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs oder Anhängers **tätig** (§ 8 Nr. 2 StVG - z.B. als Arbeitnehmer, aber auch als freiwilliger Helfer).
- ⇒ Beschädigt worden ist eine Sache, die durch das Kfz oder durch den Anhänger **befördert** worden ist, es sei denn, daß eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt (§ 8 Nr. 3 StVG).
- ⇒ Der Verletzte hat den Unfall bzw. Schaden **nicht rechtzeitig** beim Ersatzpflichtigen **angezeigt** (§ 15 StVG).

d. Schließlich enthält das Gesetz die Möglichkeit eines vertraglich vereinbarten Haftungsausschlusses:

- ⇒ War der Verletzte ein Insasse des Kraftfahrzeuges und handelte es sich um eine **unentgeltliche, nicht geschäftsmäßige** Personenbeförderung, kann die Verpflichtung

---

<sup>22</sup> Brox/Walker, § 46 Rn 8.

tung zum Schadensersatz durch Vereinbarung ausgeschlossen oder beschränkt werden (Umkehrschluß aus § 8a S. 1 StVG).

- ⇒ Demgegenüber kann die Haftung des Halters wegen Tötung oder Verletzung **entgeltlich, geschäftsmäßig** beförderter Personen nicht durch Vereinbarung ausgeschlossen oder beschränkt werden (§ 8a S. 1 StVG).

#### 4. Haftungsumfang und Direktanspruch

a. Der Umfang des Schadensersatzanspruchs aus § 7 Abs. 1 StVG ist in §§ 10 ff. StVG geregelt. Nach §§ 10, 11 StVG sind bei Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bestimmte, in den Bestimmungen beschriebene, Schäden zu ersetzen. Mit Inkrafttreten des SchÄndG am 01.08.2002 besteht nach dem nun geltenden § 11 S. 2 StVG auch bei der Gefährdungshaftung nach § 7 Abs. 1 StVG ein Entschädigungsanspruch für immaterielle Schäden aufgrund des gleichzeitig in Kraft getretenen neuen § 253 Abs. 2 BGB. Dieser Entschädigungsanspruch ist insbesondere auf **Schmerzensgeld** gerichtet. Im übrigen sind die Schadensersatzansprüche nach dem StVG auf **Höchstbeträge** beschränkt (vgl. § 12 StVG für die „normale“ Halterhaftung und § 12a StVG für Gefahrguttransporte). Wurden bei einem Kraftfahrzeugunfall mehrere geschädigt und übersteigen die Ansprüche zusammen die Haftungssumme, sind die Ansprüche der Geschädigten verhältnismäßig herabzusetzen (vgl. § 12 Abs. 2 StVG).

**Beispiel:** Radowan ist Berufskraftfahrer und transportiert mit seinem Lkw Gefahrgüter (insbesondere Heizöl). Als er während der Fahrt plötzlich und unerwartet ohnmächtig wird, rast der Lkw ungebremst in einen Vorgarten und kippt auf die Seite. Aus dem Tank entweichen 5.000 Liter Heizöl, die in das Erdreich sickern. Die Entsorgungs- und Wiederherstellungskosten belaufen sich auf 550.000.- €.

Hier ist R als Halter gem. § 7 Abs. 1 StVG haftbar. Der Umfang des zu leistenden Schadensersatzes richtet sich nach § 12a Abs. 1 S. 1 Nr. 2 StVG. Da diese Vorschrift eine Haftungshöchstgrenze von 6 Mio € vorsieht und sich der vorliegende Schaden unterhalb dieser Grenze bewegt, ist Schadensersatz in der geltend gemachten Höhe zu leisten. Sollte R ein Verschulden treffen, ist er kumulativ aus § 18 StVG und § 823 BGB haftbar (in bezug auf § 823 BGB insoweit klarstellend § 16 StVG).

b. Eine Besonderheit bildet der aus dem französischen Recht übernommene **Direktanspruch** des Verletzten gegen den Kraftfahrzeugversicherer nach § 3 PfIVG. Diese Vorschrift steht im Zusammenhang mit § 1 PfIVG, wonach der Halter verpflichtet ist, eine **Haftpflichtversicherung** abzuschließen. Damit soll das Risiko der Zahlungsunfähigkeit des Halters im Schadensfall vermieden und den Verkehrsoptionen eine Mindestversorgung garantiert werden. Da der Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer die Ansprüche gegen Halter und Fahrer nicht ausschließt, stellt der Direktanspruch einen Fall des gesetzlich angeordneten Schuldbeitritts dar. Halter bzw. Fahrer und Versicherer haften als Gesamtschuldner, § 3 Nr. 2 PfIVG. Im Innenverhältnis hat der Versicherer regelmäßig allein zu leisten, wie es dem Vertrag entspricht, § 3 Nr. 9 PfIVG. In der Praxis werden Halter, Fahrer und Versicherer regelmäßig gemeinsam verklagt. Das hat für den Verletzten den Vorteil, daß Fahrer und Halter, da Streitgenossen, nicht als Zeuge aussagen, sondern nur unter erschwerten Bedingungen als Partei vernommen werden können.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Vgl. *Deutsch/Ahrens*, Deliktsrecht, Rn 385.

## 5. Mitverschulden des Verletzten

a. Gem. § 9 StVG findet die Vorschrift des § 254 BGB mit der Maßgabe Anwendung, daß im Fall der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausgeübt hat, dem Verschulden des Geschädigten gleichsteht. Zu beachten ist jedoch, daß wenn der Halter (§ 7 Abs. 1 StVG) oder der Fahrer (§ 18 Abs. 1 StVG) wegen Vorliegens von höherer Gewalt nicht ersatzpflichtig sind, § 9 StVG und damit § 254 BGB nicht eingreifen.

b. Für die Haftung von **Kindern** vor Vollendung des 10. Lebensjahres bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen ist der Haftungsschluß (und somit auch das Mitverschulden nach § 254 BGB) nach dem neuen **§ 828 Abs. 2 BGB** zu beachten.

Nach diesem speziellen altersbedingten Zurechnungsausschluß der **7 bis 10-Jährigen** für unvorsätzliche Verletzungen im Straßen-, Schienen- und Schwebebahnverkehr soll neueren Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie Rechnung getragen werden, nach denen Kinder frühestens ab Vollendung des 10. Lebensjahres im Stande sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen oder sich den Erkenntnissen entsprechend zu verhalten, insbesondere weil die Fähigkeit zur richtigen Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten fehlt sowie kindliche Eigenheiten einem verkehrsgerechten Verhalten entgegenstehen. Handelt der maximal 10j-ährige also unvorsätzlich, kommt auch ein Mitverschulden i.S.d. § 254 BGB nicht in Betracht. Die vorsätzliche Verletzung von Rechtsgütern (und damit das vorsätzliche Mitverschulden) ist dagegen von dem Ausschlußtatbestand des § 828 Abs. 2 BGB ausgenommen worden. Der 9-Jährige, der vorsätzlich zu einem Unfallgeschehen beiträgt, soll nicht unter dem Aspekt der fehlenden Verschuldensfähigkeit vom Vorwurf des Mitverschuldens befreit werden können

## 6. Konkurrenzen

§ 16 StVG stellt klar, daß *Schadensersatzansprüche nach dem BGB* oder aus anderen Gesetzen durch die Ansprüche nach dem StVG *nicht ausgeschlossen* werden.<sup>24</sup> Trifft den Halter oder Fahrer also ein Verschulden, kommt neben der Haftung nach dem StVG eine Schadensersatzpflicht aus §§ 823 ff. BGB und u.U. auch aus § 280 Abs. 1 BGB in Betracht.<sup>25</sup> Diese Erkenntnis ist nicht nur für die Fallbearbeitung wichtig (weil dort alle Ansprüche zu prüfen sind), sondern auch dann, wenn die in den Gefährdungshaftungstatbeständen fixierten Haftungshöchstgrenzen überschritten werden (§ 823 kennt keine Haftungshöchstgrenze).

## 7. Ausgleichspflicht mehrerer Haftpflichtiger

Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind alle Halter zum Ersatz verpflichtet, haften diese unter den Voraussetzungen des § 17 StVG als Gesamtschuldner.

---

<sup>24</sup> Das gilt im übrigen auch hinsichtlich anderer Gefährdungshaftungstatbestände (vgl. etwa §§ 12 HaftpflG, 42 LuftVG, 15 Abs. 2 ProdHaftG, 18 Abs. 1 UmwHG). Ausnahmen finden sich nur in § 48 LuftVG sowie im AtomG.

<sup>25</sup> Vgl. *Medicus*, BR, Rn 638; *Brox/Walker*, § 46 Rn 17; *Däubler*, JuS **2002**, 625, 628.