

Prüfung von § 7 StVG / Übersicht

Hinweis zum Klausuraufbau: Im Urteil ist, wenn der Beklagte Halter ist, § 7 StVG vorzuziehen, weil er die einfacher zu begründende Norm ist: kein Verschuldenserfordernis. Die Prüfung von § 823 BGB wird meist als praxisfern eingestuft und daher mit Punktabzügen beantwortet.

- Bei *voller* Begründetheit einer Anspruchsgrundlage ist *nur diese* im Urteil darzustellen; andere sind nur (kurz) im Hilfsgutachten darzustellen.
- Wenn - wie meist bei Autounfallklausuren - diese eine Anspruchsgrundlage *nicht voll* durchgeht, müssten nach den üblichen Grundsätzen alle anderen relevanten Anspruchsgrundlagen auch noch *im Urteil selbst* behandelt werden.
- Allerdings handelt es sich beim Autounfall insoweit um einen Sonderfall: Praktisch alle Fragen, die jeweils zur teilweisen Ablehnung von § 7 oder § 18 StVG führen (Anrechnung der Betriebsgefahr: analoge Anwendung von § 17 StVG auf § 823 BGB [vgl. BGH NJW 1962, 1394; Hentschel § 17, RN 2]; Ablehnung einer Schadensposition), bei § 823 ff BGB *nie* zu einem anderen Ergebnis führen können. Folge: Daher ist i.d.R. eine nur noch *kurze Erwähnung* der anderen Anspruchsgrundlagen der sinnvollste Kompromiss.

Prüfungsschritte:

1. Der **Anspruchsgegner** ist Halter, wenn er *andauernd* die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug ausübt. Dies ist also *auch ohne Eigentum* möglich.

Beispiele: Auch Leasingnehmer bei längerer Vertragslaufzeit und Besitzer bei Sicherungsübereignung sind Halter (dazu etwa Hentschel StVG § 7, RN 16a m.w.N.); der bloß kurzfristige Mieter i.d.R. nicht.

2. **Sachbeschädigung** oder **Körperverletzung**: Prüfung wie bei § 823 I BGB, also auch berechtigter Besitz [Klage des Leasingnehmers !] aus-

reichend (Hentschel § 7, RN 26; BGH NJW 1981, 750; vgl. hierzu Pal. § 823, RN 13).

3. Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs:

In diesem Merkmal wird letztlich die haftungsbegründende Kausalität geprüft ! Es sind - (nur) bei entsprechendem Anlass ! - folgende **Schritte** zu prüfen:

- Betrieb als "conditio sine qua non" für Rechtsgutsverletzung.
- Verwirklichung der *typischen* Betriebsgefahr; Rechtsgutsverletzung im Schutzzweck der Norm (Hentschel StVG § 7, RN 10 m.w.N.).

Das Merkmal „Verwirklichung der typischen Betriebsgefahr“ ist weit auszulegen. Ein Unfall ist bereits dann "bei dem Betrieb" eines Kfz entstanden, wenn sich von einem Kfz ausgehende Gefahren ausgewirkt haben und das Unfallgeschehen in dieser Weise durch das Kfz mitgeprägt ist (vgl. BGH NJW 1988, 2802).

Bloße Anwesenheit an der Unfallstelle reicht zwar nicht aus. Notwendig ist, dass das Fahrzeug durch seine Fahrweise (oder sonstige Verkehrseinflussung) zu der Entstehung des Schadens beigetragen hat. Dabei braucht es aber nicht zu einer Kollision gekommen sein.

Ob dieses Tatbestandsmerkmal gegeben ist, hängt auch nicht davon ab, ob sich der Fahrer des Fahrzeuges verkehrswidrig verhalten hat. Bei dem Betrieb des betreffenden Kfz geschehen ist ein Unfall auch dann, wenn er unmittelbar durch das Verhalten des Verletzten oder eines Dritten ausgelöst wird, dieses aber *in zurechenbarer Weise* durch das Kfz des Inanspruchgenommenen *mitveranlasst* ist (BGH a.a.O.).

- Selbst ein Unfall infolge einer voreiligen - also objektiv nicht erforderlichen - Abwehr- oder Ausweichreaktion ist gegebenenfalls dem Betrieb des Kfz zuzurechnen, das diese Reaktion ausgelöst hat (BGH a.a.O.).

- Verwirklichung der typischen Betriebsgefahr nach BGH aber z.B. zu verneinen bei Schlaganfall während der Unfalldiskussionen (BGH Z 107, 361; Pal. vor § 249, RN 68; str.).
- Verneint auch im „Schweinezucht-Fall (BGH Z 115, 84): Unfallknall nach geplatzttem Reifen verursacht Panikreaktion mit tödlicher Folge bei auf engstem Raum gehaltenen Schweinen. Der BGH nahm an, dass sich ein gegenüber der Betriebsgefahr *eigenständiger Gefahrenkreis* verwirklicht habe; zu berücksichtigen sei nämlich die extreme Schadensanfälligkeit der Tiere in Massentierhaltung, und dies sei ein vom Geschädigten *selbst* geschaffenes Risiko (Frage des Einzelfalls!).

4. **Ausschluss** der Ersatzpflicht **wegen „höherer Gewalt“ gemäß § 7 II StVG:**¹

a. **Definition:** Unter „höherer Gewalt“ versteht man

- ein *nicht zum Betriebsrisiko des Kfz gehörendes*, von *außen* durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis,
- das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist *und*
- mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigermaßen zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann *und*
- auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmer in Kauf zu nehmen ist.²

Diese Merkmale müssen *kumulativ* vorliegen.

Auswirkung daher z.B.: Nicht erkennbare Ölspur auf der Fahrbahn oder unerwartete Glatteisstelle (beides konnten „unabwendbare Ereignisse“ sein) sind keine höhere Gewalt; daher Haftung grds. gegeben (vgl. Wagner NJW 2002, 2049 [2061]).

¹ Dieser Begriff trat zum 1. August 2002 an die Stelle des früher auch hier verwendeten Begriffs „unabwendbares Ereignis“.

² Vgl. etwa BGH NJW 1990, 1167 [1168 m.w.N.]; in Bezug genommen in der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung (BT-Dr. 14/7752, S.30).

Weitere Auswirkung: (Hauptintention dieser Änderung): Der gleichzeitig eingeführte § 828 II BGB (Kinder unter *zehn* Jahren sind bei Unfällen mit KfZ *nur noch bei Vorsatz* mitverantwortlich) kann nicht zu nichte gemacht werden (vgl. Scheffen ZRP 2001, 389; Wagner NJW 2002, 2049 [2061]). Deren gegebenenfalls – rein objektiv betrachtet – auch grobes Mitverschulden soll also grds. nichts an der vollen Haftung des Kfz-Fahrers bzw. Halters ändern. Ein nicht verkehrsgerechtes Verhalten von Kindern unter zehn Jahren gehört m.a.W. also zum Betriebsrisiko eines Kfz, für das der Fahrer definitiv haftet !

Beachten sie hierzu BGH NJW 2005, 354 / 356: Das Haftungsprivileg des § 828 II 1 BGB greift nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift nur ein, wenn sich bei der gegebenen Fallkonstellation eine typische Überforderungssituation des Kindes durch die spezifischen Gefahren des motorisierten Verkehrs realisiert hat. In den vom BGH entschiedenen Fällen waren 9-jährige Kinder entweder beim Kickboard- oder Fahrradfahren zwischen (ordnungsgemäß) parkenden Autos hingefallen und hatten diese dabei fahrlässig beschädigt. In diesen Fällen kam die Privilegierung des § 828 II BGB nicht zum Zuge. Diese gelte nur, wenn – anders als in den entschiedenen Fällen – sich bei einem Schadensfall eine typische Überforderungssituation des Kindes durch die spezifischen Gefahren des motorisierten Verkehrs (Unübersichtlichkeit, für Kinder nicht einschätzbare Geschwindigkeiten).

- b. Für einen Fall des Vorliegens von „höherer Gewalt“ trägt *der Halter* die **Darlegungs- und Beweislast**, weil es sich um die Ausnahme von der grundsätzlich angeordneten Haftung handelt (Hentschel § 7, RN 33).

5. **Weitere Ausschlusstatbestände** (*nur bei konkretem Anlass ansprechen*):

- a. Ausschluss der Ersatzpflicht wegen (nicht fahrlässig ermöglichtem) Diebstahl (§ 7 III StVG).
- b. Ausschluss der Haftung nach § 8 StVG.

c. Ausschluss der Haftung aufgrund Vereinbarung: gemäß § 8a StVG nur bei nicht entgeltlicher und geschäftsmäßiger Beförderung denkbar.³

6. **Anrechnung der Betriebsgefahr** des Wagens des Anspruchstellers nach **§ 17 II StVG**:

Anmerkung: § 17 II StVG verdrängt als speziellere Regelung den § 9 StVG. Selbst wenn im Ergebnis kein Unterschied herauskommt, ist die präzise Abgrenzung häufig ein bedeutender Beurteilungsmaßstab in der Korrektur.

a. **Anwendungsbereich:** § 17 II StVG ist immer dann anzuwenden, wenn es um die **Abwägung von Betriebsgefahr gegen Betriebsgefahr** geht.

Fälle von § 9 StVG sind dagegen etwa:

- Fahrradfahrer oder Fußgänger gegen Kfz
- Halter eines *gestohlenen* Kfz (keine Zurechnung der Betriebsgefahr wegen § 7 III StVG !) gegen "normales" Kfz. Dann aber nach wohl h.M. Zurechnung des Verschulden des Fahrers (Diebes) an den bestohlenen Halter über § 9 a.E. StVG („tatsächliche Gewalt“) i.V.m. § 254 I BGB (vgl. etwa Hentschel § 9, RN 17; OLG Hamm NJW-RR 1996, 282 [283]).

b. **Haftungsausschluss** für Anspruchsteller *oder* Anspruchsgegner wegen eines unabwendbaren Ereignisses **gemäß § 17 III StVG**:

aa. **Definition in § 17 III 2 StVG:** Sowohl Fahrer als auch Halter haben „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ beachtet (sog. Maßstab eines Idealfahrers). Ein unabwendbares Ereignis kann u.U. auch zu verneinen sein, ohne dass ein Verschulden i.S.d. § 276 I BGB vorliegt (vgl. BGH NJW 1990, 1483; Hentschel § 17, RN 22).

³ In diesem Fall waren §§ 7, 18 StVG vor August 2002 bereits *kraft Gesetzes* unanwendbar.

Beispiel: Technisches Versagen des Fahrzeugs (vgl. Wortlaut des § 17 III 1 StVG), auch *unerwartete* Gesundheitsprobleme (epileptischer Anfall, Herzinfarkt; vgl. Hentschel § 17, RN 29) schließen Haftung *nicht* aus.

bb. Für das Vorliegen eines unabwendbares Ereignisses gemäß § 17 III StVG trägt derjenige die **Darlegungs- und Beweislast**, der sich zu seinen Gunsten auf einen solchen Fall beruft. Grund: Es handelt sich um die *Ausnahme* von der grundsätzlich angeordneten Haftung („ist ausgeschlossen“; vgl. Hentschel § 17, RN 23).⁴

c. **Prüfung der Abwägung nach § 17 II i.V.m. I StVG selbst:**

aa. Es findet eine **umfassende Abwägung der Verursachungsbeiträge** statt. Dabei ist Verursachung nicht identisch mit Verschulden. Vielmehr sind alle Umstände zu berücksichtigen, die die erfolgsmäßige Zurechnung des Schadenseintritts beeinflussen.⁵

Zu berücksichtigen ist vor allem die **Betriebsgefahr**. Es gibt keine abstrakte Betriebsgefahr eines bestimmten Fahrzeuges, sondern diese richtet sich nach den Umständen des konkreten Falles. Die Betriebsgefahr ist die Gesamtheit aller Umstände, welche, durch die Eigenheit des Kfz begründet, Gefahr in den Verkehr tragen (vgl. Pal. § 254, RN 48).

Wichtig: Durch ein unfallursächliches Mitverschulden *eines Fahrers* erhöht sich die Betriebsgefahr *seines Fahrzeugs*. Da es hierbei auch nicht darauf ankommt, ob der Fahrer selbst der Halter ist, erfolgt auf diese Weise eine **Zurechnung des Verschuldens des Fahrers auf den Halter**, ohne dass es auf den - regelmäßig mangels schuldrechtlicher Sonderverbindung nicht erfüllten - § 254 II 2 BGB oder auf einen Ex-

⁴ Die richtige Behandlung solcher Nichterweislichkeiten, insbesondere die aufgrund der differenzierten Beweislastverteilung völlig unterschiedliche Behandlung an den einzelnen Prüfungspunkten, ist oft der "rote Faden" einer derartigen Arbeit im Assessorexamen. Hierin liegt v.a. ein Korrekturschwerpunkt !

⁵ In diesem Punkt hat sich gegenüber der alten Rechtslage gar nichts geändert, so dass die alte Rechtsprechung unverändert weiter gilt. Die vorgenommene Umformulierung gegenüber § 17 I 2 StVG a.F. ist rein redaktionell: Der Gesetzgeber hat endlich die kaum verständliche alte Formulierung beseitigt und so gefasst, wie sie schon immer gemeint war.

kulpationsbeweis gemäß § 831 I 2 BGB ankäme (Pal. § 254, RN 48; vgl. auch die Wertung von § 17 III 2 StVG)!

bb. **Kriterien für die Aufteilung der Verursachungsbeiträge:**

Vom gedanklichen Ausgangspunkt einer 50/50-Quotelung aus sind folgende Überlegungen anzustellen:

(1) Erhöhung der Betriebsgefahr durch besondere **atypische Gefahrenmomente des/der Kfz** ?

Hier wäre etwa dann eine Verschiebung gegeben, wenn einer der Wagen schlechte Bremsen hätte oder wenn etwa ein „normaler“ Wagen mit einem wesentlich *schwerer beherrschbaren* PKW oder gar einem LKW oder Panzer zusammenstößt.

(2) Erhöhung der Betriebsgefahr des Fahrzeuges durch das Verhalten, also v.a. **(Mit)-Verschulden des Fahrers** ?

Klausurhinweis: Hier muss nun eine enge Orientierung an den Vorschriften der StVO erfolgen. Man darf in keinem Fall mit Vorfahrtsmissachtungen oder zu hoher Geschwindigkeit argumentieren, ohne dies anhand der konkret einschlägigen Bestimmungen zu belegen.

(3) **Darlegungs- und Beweislast:**

- *Konkrete* Umstände, die die Betriebsgefahr *erhöhen* sollen, müssen von demjenigen bewiesen werden, der sich zu Lasten des anderen auf diese beruft; dies gilt weiterhin auch für ihre *Ursächlichkeit* (Hentschel § 17 StVG, RN 31 m.w.N.; vgl. auch Pal. § 254, RN 48, 50; BGH NJW 1995, 1029).
- Andernfalls kann nur die *einfache* Betriebsgefahr berücksichtigt werden; nur für diese gilt die Beweislastumkehr aus § 17 III 1 StVG !

cc. **Völliges Zurücktreten** der anzurechnenden Betriebsgefahr (100-zu-Null-Quotelung), wenn es der Billigkeit entspricht, eine nicht erheblich

ins Gewicht fallende Betriebsgefahr bei der Abwägung außer Betracht zu lassen.

Dies nämlich dann, wenn die *einfache* Betriebsgefahr mit einem *grob* leichtfertigen Handeln des Schädigers in Beziehung zu setzen ist (Pal. § 254, RN 55 m.w.N.). Dann kann sie völlig in den Hintergrund gedrängt werden.

7. **Ersatzfähiger materieller Schaden:** Prüfung der §§ 10, 11 StVG, 249 ff BGB. Für Unfälle ab 1. August 2002 (vgl. Art. 229 § 8 EGBGB) ist nun auch Schmerzensgeld möglich (vgl. § 11 S.2 StVG).

8. **Haftungsausfüllende Kausalität:** dreistufige Prüfung wie sonst im BGB (Äquivalenz, Adäquanz, Zurechnungszusammenhang); TBM: „beim Betrieb“: Es kommt iRd § 7 StVG maßgeblich darauf an, ob sich die Betriebsgefahr in zurechenbarer Weise realisiert hat; nur dann kommt es zu einer Abwägung mit der Betriebsgefahr des anderen. Es besteht also ein i.Ggs. zu § 823 I BGB unterschiedlicher Maßstab.⁶

Beachten Sie hierzu: BGH NJW 2004, 1375 = L&L 2004, 440: Die Frage des haftungsrechtlichen Zurechnungszusammenhangs zwischen einem Erstunfall, durch den es zur Teilspernung einer Autobahn kommt, und den Schadensfolgen eines Zweitunfalls, der dadurch verursacht wird, dass ein Kfz-Fahrer ungebremst in die durch den Erstunfall veranlassten ordnungsgemäßen Absicherungsmaßnahmen fährt, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. In einem solchen Fall kann auch die Abwägung der Betriebsgefahren der beteiligten Kfz (§ 17 StVG) zu dem Ergebnis führen, dass der Verursacher des Erstunfalls für die Schäden aus dem Zweitunfall nicht haftet. So lag es im vorliegenden Fall: Nach der Sicherung der Unfallstelle des Erstunfalles fuhr ca. 5 Minuten lang die nachfolgenden Fahrzeuge auf dem noch freien rechten Fahrbahnstreifen an der Unfallstelle vorbei. Allein der Verursacher des Zweitunfalles fuhr ungebremst in die Unfallfahrzeuge. Daher hatte sich die Betriebsgefahr des Erstunfallfahrzeuges im Zweitunfall gar nicht realisiert, was aber Voraussetzung für eine Haftung nach § 7 StVG ist.

⁶ Interessantes Beispiel: „Geldtransporterfall“ (BGH NJW 1997, 865).



Denn der Zweitunfallverursacher wäre wegen seiner unangemessenen Fahrweise auch auf jedes andere gut abgesicherte Hindernis aufgefahren, z.B. auf ein Stauende (=> allg. Lebensrisiko).
