

# Handbuch des Fachanwalts Verkehrsrecht

Bearbeitet von  
Dr. Klaus Himmelreich, Wolfgang E. Halm

6. Auflage 2017. Buch. 3172 S. Hardcover  
ISBN 978 3 472 08946 9

[Recht > Öffentliches Recht > Verkehrsrecht](#)

schnell und portofrei erhältlich bei



Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

## Inhaltsübersicht

Vorwort . . . . .	V	
Geleitwort zur 3. Auflage . . . . .	VII	
Geleitwort zur 2. Auflage . . . . .	IX	
Bearbeiterverzeichnis . . . . .	XI	
Abkürzungsverzeichnis . . . . .	LVII	
Literaturverzeichnis . . . . .	LXIII	
<b>Teil 1</b>	<b>Verkehrszivilrecht . . . . .</b>	<b>1</b>
<b>Abschnitt A</b>	<b>Haftungsrecht . . . . .</b>	<b>3</b>
Kapitel 1	Anspruchsgrundlagen . . . . .	3
Kapitel 2	Besonderheiten bei Unfällen mit Fahrzeugen außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes . . . . .	100
Kapitel 3	Besonderheiten bei Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug . . . . .	136
Kapitel 4	Fahrzeugschaden . . . . .	209
Kapitel 5	Fahrzeugausfall . . . . .	344
Kapitel 6	Schadensersatz . . . . .	435
Kapitel 7	Umweltschaden . . . . .	593
Kapitel 8	Schmerzensgeld . . . . .	739
Kapitel 9	Schmerzensgeld – Sonderfälle . . . . .	757
Kapitel 9a	Die Posttraumatische Belastungsstörung (PTBS) . . . . .	862
Kapitel 10	Erwerbsschaden . . . . .	895
Kapitel 11	Haushaltsführungsschaden . . . . .	939
Kapitel 11a	Tarifverträge DHB-NGG – Schätzgrundlagen für den Haushaltsführungsschaden . . . . .	960
Kapitel 12	Unterhaltsschaden . . . . .	975
Kapitel 13	Weiterer Personenschaden . . . . .	1002
Kapitel 14	Rechtliche Besonderheiten bei Personenschäden . . . . .	1030
Kapitel 15	Haftungsprivilegien nach §§ 104 ff. SGB VII . . . . .	1082

## Inhaltsübersicht

---

<b>Abschnitt B</b>	<b>Vertragsrecht</b>	1119
Kapitel 16	Fahrzeugkaufvertrag	1119
Kapitel 17	Kfz-Leasing	1183
Kapitel 18	Fahrzeugreparaturvertrag	1222
Kapitel 19	Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung	1254
Kapitel 20	Kaskoversicherung	1327
Kapitel 21	Schutzbrieftversicherung	1498
Kapitel 22	Kraftfahrtunfallversicherung	1512
Kapitel 23	Fahrerschutzversicherung (Fahrer-Zusatzversicherung)	1550
Kapitel 24	Rechtsschutzversicherung	1573
Kapitel 25	Versicherungsbetrug	1611
Kapitel 26	Besonderheiten der Verfahrens- und Prozessführung	1679
Kapitel 27	Reha-Management	1706
Kapitel 28	Umweltschadenmanagement	1753
Kapitel 29	Der Verein »Verkehrsopferhilfe e.V.«	1769
Kapitel 30	Regress des KH- bzw. Kaskoversicherer	1799
Kapitel 31	Regress des Sozialversicherungsträgers	1840
Kapitel 32	Regress des Dienstherrn	1869
<b>Teil 2</b>	<b>Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenrecht</b>	1873
Kapitel 33	Verkehrsstrafrecht	1875
Kapitel 34	Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht	2043
<b>Teil 3</b>	<b>Verkehrsverwaltungsrecht</b>	2097
Kapitel 35	Verkehrsverwaltungsrecht	2099
Kapitel 35a	Qualitätssicherung im Fahrerlaubniswesen	2290
<b>Teil 4</b>	<b>Verkehrsrechtliche Bezüge zum Arbeitsrecht</b>	2305
Kapitel 36	Verkehrsrecht und Arbeitsrecht	2307
Kapitel 37	Kündigung wegen verkehrsrechtlicher Vergehen im Straßenverkehr	2366
<b>Teil 5</b>	<b>Gefahrgutrecht und Umweltstrafrecht</b>	2377
Kapitel 38	Gefahrgutrecht	2379
Kapitel 38a	Umweltstrafrecht im engeren Sinn	2406

<b>Teil 6</b>	<b>Der Sachverständige im Verkehrsrecht . . . . .</b>	2421
Kapitel 39	Verkehrstechnische Gutachten. . . . .	2423
Kapitel 39a	Personenschäden bei Verkehrsunfällen . . . . .	2536
Kapitel 39b	Alkohol, Medikamente und Drogen im Strafrecht . . . . .	2675
Kapitel 40	Haftung des Sachverständigen. . . . .	2758
<b>Teil 7</b>	<b>Anwaltsrechtliche Bezüge. . . . .</b>	2811
<b>Abschnitt A</b>	<b>Berufsrecht . . . . .</b>	2813
Kapitel 41	Berufsrecht für Verkehrsrechtler . . . . .	2813
<b>Abschnitt B</b>	<b>Gebührenrecht . . . . .</b>	2829
Kapitel 42	Gebühren des Rechtsanwalts in Zivilsachen. . . . .	2829
Kapitel 43	Gebühren des Rechtsanwalts in Strafsachen. . . . .	2892
Kapitel 44	Gebühren des Rechtsanwalts in Bußgeldsachen . . . . .	2926
Kapitel 45	Gebühren des Rechtsanwalts in verwaltungsrechtlichen Verfahren . . . . .	2938
<b>Teil 8</b>	<b>Sonderthemen. . . . .</b>	2945
Kapitel 46	Oldtimerrecht . . . . .	2947
Kapitel 47	Steuerrechtliche Fragen – Unfallkosten – . . . . .	2978
Kapitel 48	Fuhrparkmanagement . . . . .	2998
Kapitel 49	Massenunfälle im Straßenverkehr – Besonderheiten bei der Schadensregulierung . . . . .	3026
Stichwortverzeichnis	. . . . .	3037

# Abschnitt A Haftungsrecht

## Kapitel 1 Anspruchsgrundlagen

### Schrifttum

*A. Becker* Die 5. KH-Richtlinie – Ihre Umsetzung in Deutschland, DAR 2008, 187; *M. Becker* Die Haftungszurechnung bei Unfällen mit Leasingfahrzeugen, ZGS 2008, 415; *Bernau* Führt die Haftungsprivilegierung des Kindes in § 828 II BGB zu einer Verschärfung der elterlichen Aufsichtshaftung aus § 832 I BGB?, NZV 2005, 234; *Bockholdt* Keine Streitverkündung ggü. dem gerichtlich bestellten Sachverständigen?, NJW 2006, 122; *Bollweg* Neue Höchstgrenzen in der Straßenverkehrshaftung, NZV 2007, 599; *Brock* Rechtliche Probleme beim begleiteten Fahren ab 17, DAR 2006, 63; *Clemens/Hack/Schottmann/Schwab* Psychische Störungen nach Verkehrsunfällen – Implikationen für das Personenschadenmanagement, DAR 2008, 9; *Dahm* Das Haftungsprivileg des § 828 II 1 BGB und seine Bedeutung für den Anspruch des Unfallversicherungsträgers aus übergegangenem Recht, NZV 2009, 378; *Dettenmaier* Zum Innenausgleich nach Haftung von Nebentätern bei Mitverschulden des Geschädigten, ZGS 2011, 249; *Deubner* Rechtsanwendung und Billigkeitsbekenntnis, JuS 1971, 622; *Diederichsen* Die Rechtsprechung des BGH zum Haftpflichtrecht, DAR 2006, 301; *Diehl* Unfälle von Kindern im Straßenverkehr, DAR 2007, 451; *Elsner* Gesetzliche Änderungen im Schadensersatzrecht?, zfs 2000, 233; *Domes* Personenschadenmanagement: Case-Management aus medizinischer Sicht, NZV 2008, 232; *Ferner* Die anwaltliche Vollmacht – Problematische Aspekte im Lichte des neuen Schadensersatzrechtes, PVR 2003, 106; *Fischinger/Seibl* »Rechtliche Probleme des Projektse« Begleitetes Fahren ab 17», NJW 2005, 2886; *Frank* Die Selbstaufopferung des Kraftfahrers im Straßenverkehr, JZ 1982, 737; *Freyberger* Das neue Schadensersatzrecht – Die praktische Abwicklung von Verkehrsunfällen seit dem 01.08.2002, MDR 2002, 867; *ders.* Die Vertretung des Beklagten beim gestellten Unfall aus standesrechtlicher und prozessualer Sicht, VersR 1991, 842; *Friedrich* Die Selbstaufopferung für Minderjährige im Straßenverkehr und die Haftung nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften, NZV 2004, 227; *Grüneberg* Haftungsquoten bei Verkehrsunfällen, 14. Aufl., München 2015; *Halm/Staab* Posttraumatische Belastungsstörungen nach einem Unfallereignis, DAR 2009, 677; *Hentschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., München 2015; *Heß/Burmann* Die Entwicklung des Straßenverkehrsrechts im Jahr 2006, NJW 2007, 486; *Hirsch* Gefährdungshaftung und Fahrzeuggebrauch, NZV 2011, 16; *Huber* Das zweite Gesetz zur Modernisierung der Justiz, JuS 2007, 236; *ders.* Das neue Schadensersatzrecht, Bonn 2002; *Jaeger* Sachverständigenhaftung nach Vertrags- und Deliktsrecht, ZAP 2004, 441; *Jaeger/Luckey* Das zweite Schadensersatzrechtsänderungsgesetz, MDR 2002, 1168; *dies.* Schmerzensgeld, 8. Aufl., Köln 2016; *dies.* Das neue Schadensersatzrecht, Recklinghausen 2002 (zitiert: Jaeger/Luckey, Schadensersatzrecht); *Janda*, Mehrheiten von Schuldnern und unterschiedliche Haftungsmaßstäbe, VersR 2012, 1078; *Kleine-Cosack* Systembruch zugunsten des Geschädigten, DAR 1998, 180; *Langenick* Erkenntnisse zur Doppelversicherung, Haftung und dem gesamtschuldnerischen Innenausgleich im Lichte der »Gespans-Entscheidung« des BGH, NZV 2011, 577; *Lemcke* Die gestörte Gesamtschuld in der Personenschadenregulierung, r+s 2006, 52; *ders.* Haftung aus Verkehrsunfall mit mehreren Beteiligten, r+s 2009, 45; *ders.* Innenausgleich bei Drittschäden durch Kfz und Kfz-Anhänger, r+s 2011, 56; *Luckey* Personenschaden, Köln 2013; *ders.* Baby you can drive my car, ZFE 2002, 268; *ders.* Reform der Arzneimittelhaftung, ZAP 2002, 369; *ders.* Die Regressbehinderung durch Haftungsbeschränkung, JURA 2002, 477; *ders.* Haftungserleichterungen und Gesamtschuldnerregress, VersR 2002, 1213; *ders.* Zeugenbeweis und Prozesstaktik, ProzRB 2003, 19; *ders.* Der Dritte im Bunde, ProzRB 2004, 220/247/283; *ders.* Fiktive Schadensabrechnung bei wirtschaftlichem Totalschaden, VersR 2004, 1525; *Martinek/Theobald* Grundfälle zum Recht der Geschäftsführung ohne Auftrag, JuS 1997, 805; *Martis/Enslin* Aktuelle Entwicklungen im Verkehrsrecht – Typische Verkehrsunfallsituationen, USt und verschwiegene Vorschäden, MDR 2008, 117; *Menken* Die Abschaffung der Naturalrestitution – ein Geschenk für die Versicherungswirtschaft, DAR 1998, 250; *Nothoff/Schub* Sektorale Deliktfähigkeit nach dem zweiten Schadensersatzrechtsänderungsgesetz und Kinderunfälle, zfs 2006, 183; *Nugel* Die Quotenbildung beim Verkehrsunfall und der Anscheinsbeweis, DAR 2008, 548; *Oechsler* Die Unzurechnungsfähigkeit von Kindern in Verkehrssituationen, NJW 2009, 3185; *Palandt*, Bürgerliches Gesetzbuch, 75. Aufl., München 2016; *Pauge* Vorteilsausgleich beim Sach- und Personenschaden, VersR 2007, 569; *Rickert/König* Die Streitverkündung ggü. dem gerichtlich bestellten Sachverständigen, NJW 2005, 1829; *Sapp* Das Modell »Begleitetes Fahren ab 17« im Haftungsrecht, NJW 2006, 408; *Schauseil* Die Abwägung der Verursachungsbeiträge nach einem Verkehrsunfall, MDR 2008, 360; *Schneider* Personenschadenmanagement aus Sicht des Geschädigten, zfs 2008, 303; *Schmidt* Schockschäden Dritter und adäquate Kausalität, MDR 1971, 538; *Sedemund* Zur Haftung von

Nebentätern bei Mitverschulden des Geschädigten, ZGS 2003, 337; *Siegel* »Gehörige Aufsichtsführung« über Rad fahrende Kinder, SVR 2008, 452; *Stahl/Jahnke* Deckungs- und Haftungsfragen bei Unfallbeteiligung eines Anhängers, NZV 2010, 57; *Staudinger/Schmidt-Bendun* Die Reform des Schadensersatzrechts und ihre Bedeutung für die Haftung im Straßenverkehr, JURA 2003, 441; *Stöhr* Psychische Gesundheitsschäden und Regress, NZV 2009, 161; *Wertenbruch* Haftung des Unfallverursachters für Zweitschädigung durch ärztliche Behandlung, NJW 2008, 2962; *Wille* Einführung in die Straßenverkehrshaftung, JA 2008, 210; *Wilms* Anhänger-Streitfragen, DAR 2008, 671; *ders.* Anhänger-Streitfragen entschieden, DAR 2011, 71; *ders.* Neue Anhänger-Streitfragen, DAR 2012, 68; *Zschieschack* Verbogene Vertretung durch die Haftpflichtversicherung im Verkehrsunfallprozess, NJW 2010, 3275

Übersicht	Rdn.	Rdn.	
<b>I. Haftung . . . . .</b>	<b>1</b>		
1. Anspruchsgrundlagen . . . . .	2	b) Schadensanlage . . . . .	166
a) Haftung nach StVG . . . . .	2	c) Seelische Reaktionen . . . . .	168
aa) Halterhaftung nach § 7 StVG . . . . .	2	d) Mittelbare Schäden . . . . .	172
bb) Sonderfall: Begleitetes Fahren (»Fahren mit 17«) . . . . .	38	e) Dazwischentreten Dritter . . . . .	174
cc) Fahrerhaftung nach § 18 StVG . . . . .	43	f) Dazwischentreten des Verletzten . . . . .	178
b) Verschuldenshaftung . . . . .	52	g) Mehrere Kausalursachen – mehrere Verursacher . . . . .	180
aa) Haftung nach § 823 BGB . . . . .	56	h) Hypothetische Kausalursachen . . . . .	193
bb) Haftung für Verrichtungsgehil- fen nach § 831 BGB . . . . .	72	i) Rechtmäßiges Alternativverhalten . . . . .	198
cc) Amtshaftung nach § 839 BGB . . . . .	76		
dd) Sachverständigenhaftung nach § 839a BGB . . . . .	99	<b>III. Umfang des Schadensersatzanspruchs . . . . .</b>	<b>200</b>
c) Sonstige Anspruchsgrundlagen . . . . .	105	1. Einführung . . . . .	200
aa) Direktanspruch gegen die Versi- cherung nach § 115 Abs. 1 Nr. 1 VVG . . . . .	105	2. Schadenspositionen im Verkehrsunfall- recht . . . . .	216
bb) Ansprüche gegen die Verkehrsop- ferhilfe nach § 12 PfVG . . . . .	119	3. Unmittelbarer und mittelbarer Schaden . . . . .	224
cc) Erklärungen am Unfallort . . . . .	126	4. Vorteilsausgleich . . . . .	228
aaa) Abstraktes Schuldannerkennt- nis . . . . .	127	5. Schadensminderung . . . . .	238
bbb) Deklaratorisches Schuldan- nerkenntnis . . . . .	129		
ccc) Beweiserleichterung . . . . .	142	<b>IV. Mithaftung . . . . .</b>	<b>245</b>
dd) Geschäftsführung ohne Auftrag (Aufopferungsfälle) . . . . .	144	1. Allgemeines . . . . .	245
<b>II. Kausalität . . . . .</b>	<b>151</b>	2. Zurechnung nach § 254 BGB (evtl. i.V.m. § 9 StVG) . . . . .	248
1. Allgemeines . . . . .	151	3. Sonderfall: Kindliches (Mit-)Verschul- den, § 828 BGB . . . . .	252
2. Besondere Fallgruppen . . . . .	164	4. Mitverschulden bei Todesfällen . . . . .	259a
a) Allgemeines Lebensrisiko . . . . .	164	5. Mehrheit von Schädigern . . . . .	260
		6. Zurechnung nach § 17 Abs. 2 StVG . . . . .	262
		a) Haftungsausschluss . . . . .	264
		b) Prüfung der Abwägung nach § 17 Abs. 1, 2 StVG . . . . .	269
		c) Kriterien für die Aufteilung der Ver- ursachungsbeiträge . . . . .	273
		7. Fallgruppen . . . . .	277

## I. Haftung

- 1 Bei Verkehrsunfällen kommen neben Ansprüchen aus unerlaubter Handlung zumeist Ansprüche aus dem Straßenverkehrsgesetz in Betracht. Nach § 16 StVG besteht Anspruchskonkurrenz. Der praktischen Bedeutung wegen wird vorab die Haftung nach StVG erörtert, ehe dann auf sonstige Anspruchsgrundlagen im Verkehrsunfallrecht eingegangen wird.

### 1. Anspruchsgrundlagen

#### a) Haftung nach StVG

##### aa) Halterhaftung nach § 7 StVG

- 2 Gem. §§ 1, 8 StVG besteht eine Gefährdungshaftung für alle durch Maschinenkraft angetriebenen, nicht an Bahngleise gebundenen Landfahrzeuge und ihre Anhänger, die aufgrund ihrer

Beschaffenheit auf ebener Bahn eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erzielen können (**§ 7 StVG**). Es handelt sich um eine Haftung, die kein Verschulden voraussetzt, die also der »Ausgleich« ist dafür, dass der Halter sich das erlaubte Risiko eines Kfz zunutze macht. Da es sich um einen zivilrechtlichen Schadensersatzanspruch handelt, wird dieser durch das bestehen öffentlich-rechtlicher Kostenerstattungsansprüche nicht tangiert: eine Gemeinde kann also sowohl aus § 41 Abs. 1 Nr. 3 FSHG NW (öffentlicht-rechtlicher Kostenersatz gegen den Fahrzeughalter) als auch aus § 7 StVG vorgehen.<sup>1</sup>

Generell bedeutsam ist die **Verwirkung** von Ansprüchen nach § 15 StVG, wenn der Ersatzberechtigte nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigen. 3

Auch wenn die Verwirkung von Amts wegen zu beachten ist, läuft sie in der Praxis weitgehend leer, da keine Verwirkung eintritt, wenn – was in Unfallsachen der Regelfall ist – der Ersatzpflichtige anderweitig Kenntnis von dem Unfall erlangt hat, § 15 Satz 2 a.E. StVG (nämlich durch Anzeige seines Versicherungsnahmers). Die Regelung dient nämlich (nur) der Sicherung von Beweisen für den Ersatzpflichtigen.

Nach § 115 Abs. 2 VVG<sup>2</sup> ist die Verjährungsfrist (auch für den deliktischen Anspruch)<sup>3</sup> nach 4 Anmeldung des Anspruchs an den Versicherer bis zum Zugang von dessen Entscheidung in Textform gehemmt. Die Vorgängernorm des § 3 Nr. 3 PfVG sprach noch von einer »schriftlichen« Entscheidung; dies wurde im Zuge der Änderung des VVG an die neuen Medienformen angepasst.

Einer solchen Entscheidung bedarf es nach dem Gesetz nur nach der ersten Anmeldung, um die Hemmung der Verjährung zu beenden. Eine neue Anmeldung setzt die Frist des § 115 VVG **nicht** erneut in Gang, diese Norm gilt nur für die erstmalige Anmeldung. Beim Wiederaufleben der Verhandlungen kann aber der Lauf der Verjährungsfrist nach § 203 BGB gehemmt werden. Diese Hemmung endet durch die Weigerung des Versicherers, die Verhandlungen fortzusetzen oder dadurch, dass der Anspruchsteller selbst die Verhandlungen einschlafen lässt.<sup>4</sup>

#### ► Hinweis

Unterbleibt eine formwirksame endgültige Entscheidung des Versicherers i.S.v. § 115 Abs. 2 VVG, ist die Verjährung an sich dauerhaft gehemmt. Das *OLG Naumburg*<sup>5</sup> hat es einem Geschädigten daher (nur) nach Treu und Glauben verwehren können, sich auf die Hemmung zu berufen, wenn nach dem Zeitpunkt, nach dem alle Beteiligten übereinstimmend von dem Abschluss des Regulierungsverfahrens (Zahlung des angeforderten Betrages; keine Nachforderungen) ausgegangen waren, 10 Jahre verstrichen sind.

Wirtschaftlich muss man die Gefährdungshaftung stets in Zusammenhang mit der **Kfz-Haftpflichtversicherung** sehen. Gem. § 1 PfVG sind Kfz, die im öffentlichen Verkehrsraum benutzt werden sollen, stets zu versichern. Damit ist ein gesetzlicher Zwang zu einer Versicherung angeordnet, der durch flankierende Regeln im Kfz-Zulassungsrecht umgesetzt wird und der verhindern

1 *BGH* VersR 2011, 1070; *BGH*, VersR 2013, 1544; *BGH*, VersR 2013, 1590.

2 Die Regelung entspricht weitgehend der alten Fassung des § 3 Nr. 3 Satz 3 PfVG, der im Zuge der VVG-Novelle 2008 (BGBl. I, S. 2631 v. 21.09.2007) aufgehoben wurde. Das neue VVG tritt zum 01.01.2008 in Kraft und ist auf ab diesem Zeitpunkt abgeschlossene Verträge anwendbar. Auf Altverträge findet das neue Recht grds. erst ein Jahr später, also ab dem 01.01.2009 Anwendung. Ausnahme: Bei Eintritt eines Versicherungsfalls bis zum 31.12.2008 bestimmen sich die daraus ergebenden Rechte und Pflichten weiterhin nach dem alten VVG.

3 Vgl. *BGH*, NJW 1977, 532; zur Anzeige genügt schon das Ausfüllen des Unfallmeldebogens der Versicherung, vgl. *BGH*, VersR 1987, 937.

4 Vgl. *Diederichsen* DAR 2003, 241 (243).

5 *OLG Naumburg*, MDR 2008, 450.

soll, dass ein Unfallopfer wegen Vermögenslosigkeit des Unfallverursachers seine berechtigten Ansprüche nicht durchsetzen kann.

## 6 ► Hinweis

Soweit eine Geschwindigkeit von über 20 km/h nicht erzielt werden kann (sei es auch, dass dies nach der Bauart möglich wäre), besteht keine Gefährdungshaftung.<sup>6</sup> Da auch solche Fahrzeuge aber i. d. R. zum Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr eine Zulassung oder Betriebserlaubnis benötigen, kommt neben der allgemeinen deliktrischen Haftung häufig auch eine Haftung aus Betriebs- oder privater Haftpflicht in Betracht, insb. für landwirtschaftliche Fahrzeuge (Mähdrescher etc.).

Umgekehrt: wird durch Manipulation an der Geschwindigkeitsdrosselung eine höhere Geschwindigkeit erzielt, besteht auch die Gefährdungshaftung.<sup>7</sup>

### *Haftungsbegrenzungen*

- 7 Zum Schutz vor gänzlich »ausufernder« Haftung<sup>8</sup> bestehen im StVG, ähnlich wie in anderen Gefährdungshaftungsgesetzen, **Haftungshöchstgrenzen**. Während § 12 StVG i. d. F. vor dem 18.12.2007 zwischen individuellen (pro Geschädigtem) und globalen (pro Schadensfall) Haftungshöchstgrenzen unterschieden hatte, ist die Norm aufgrund europarechtlicher Vorgaben durch die 5. Kfz-Haftpflicht-Richtlinie<sup>9</sup> geändert worden und beinhaltet nun lediglich noch eine globale Haftungshöchstgrenze von **5 Mio. € für die Personenschäden** nach einem Unfall und **1 Mio. € für die Sachschäden**.<sup>10</sup> Fällen mit einer Vielzahl Geschädigter wird dadurch Rechnung getragen, dass sich im Fall einer **entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung** bei der Tötung oder Verletzung von mehr als **acht beförderten Personen** dieser Betrag um **600.000 €** für jede weitere getötete oder verletzte beförderte Person erhöht.
- 8 Im Fall von Rentenleistungen ist deren Kapitalwert für die Beurteilung entscheidend, § 12 Abs. 1 Satz 2 StVG.
- 9 Bei Verkehrsunfällen mit Schwerstschädigungen kann es vorkommen, dass die Haftung aus Gefährdungshaftung nicht im Streit ist, wegen Überschreitung der Haftungshöchstgrenzen aber noch um die Verschuldenshaftung gestritten wird. Im Rahmen einer Leistungsklage muss daher auf die Anspruchsgrundlage aus Verschulden hingewiesen werden; ein Feststellungsantrag ist so zu fassen, dass er dem Streitgegenstand Rechnung trägt.

## 10 ► Antragsbeispiel

Es wird beantragt,

festzustellen, dass die Beklagte über die Haftungshöchstgrenzen des § 12 StVG hinaus verpflichtet ist, dem Kläger den materiellen und immateriellen Zukunftsschaden aus dem Unfall vom ... zu ersetzen.

- 11 Nach § 12a StVG sind diese Grenzen nochmals erhöht, wenn es sich um einen *Gefahrguttransport* handelt; dann haftet der Ersatzpflichtige, sofern der Schaden durch die die Gefährlichkeit der beförderten Güter begründenden Eigenschaften verursacht wurde,
  - im Fall der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis bis zu einem Betrag von **10 Mio. €**,

6 Vgl. BGH, VersR 1997, 1115.

7 Vgl. LG Bad Kreuznach, SP 2000, 6.

8 Vgl. Wille JA 2008, 210 (215).

9 Abl. EG Nr. L 149 v. 11.06.2005 (S. 14).

10 Zweites Gesetz zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes, Gesetz v. 10.12.2007 (BGBl. I 2007, S. 2833). Hierzu Bollweg NZV 2007, 599 und Becker DAR 2008, 187.

- im Fall der Sachbeschädigung an unbeweglichen Sachen, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, bis zu einem Betrag von **10 Mio. €**.

Reichen die Haftungshöchstgrenzen nicht aus, um alle Unfallgeschädigten zu befriedigen<sup>11</sup>, so erfolgt eine **anteilige Verteilung** nach § 12 Abs. 2 StVG, wobei sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis verringern, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.<sup>12</sup>

### *Anspruchsvoraussetzungen*

Nach § 7 StVG haftet der Halter eines Kfz oder Anhängers für Schäden,<sup>13</sup> die bei einem Unfall beim Betrieb des Kfz oder Anhängers im öffentlichen Straßenverkehr entstehen. Der **Unfall**, der in § 7 Abs. 2 StVG erwähnt wird, ist damit in § 7 Abs. 1 StVG quasi definiert. Als ungeschriebenes weiteres Erfordernis wird verlangt, dass es sich um ein auf einer äußeren Einwirkung beruhendes, plötzliches, örtlich und zeitlich begrenztes Schadensereignis handelt.<sup>14</sup>

Teilweise wird die Haftung nach StVG auf Unfälle im Straßenverkehr als **öffentliche Verkehr** 14 beschränkt; die Normen der §§ 1 StVG, 1 StVO seien insoweit bedeutungsgleich.<sup>15</sup> »Öffentlich« i.d.S. ist eine Verkehrsfläche immer dann, wenn auf ihr der Verkehr eines Personenkreises, der durch keinerlei persönliche Beziehungen miteinander verbunden ist, zugelassen wird. Sie bleibt Privatgrund, wenn der Verfügungsberechtigte nur den Verkehr von Personen duldet, die in engen persönlichen Beziehungen zu ihm stehen oder gerade anlässlich des Gebrauchs des Weges in solche treten. Zum öffentlichen Straßenverkehr gehören daher zunächst alle öffentlichen Straßen und Wege i.S.d. Wegerechts des Bundes und der Länder, darüber hinaus aber auch die tatsächlich öffentlichen Wege, das sind Verkehrsflächen, auf denen ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse oder eine verwaltungsrechtliche Widmung aufgrund ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten die Benutzung durch jedermann tatsächlich zugelassen und ihr Gebrauch durch die Allgemeinheit erkennbar ist. Es ist auf die erkennbaren äußeren Umstände abzustellen. Die überwiegende – verkehrstechnische – Auslegung des Betriebs hält den Betrieb aber erst mit dem völligen Entfernen des Kfz aus dem Verkehrsbereich für beendet, sodass die Gefährdungshaftung auch Unfälle auf nichtöffentlichen Wegen umfassen kann,<sup>16</sup> etwa auf einem privaten Firmengelände bei einer Feier.<sup>17</sup>

**Einzelfälle:** Öffentlicher Straßenverkehr **bejaht** bei allgemein nutzbarem Weg zum Privatgrundstück; private Zufahrten und Forstwege; öffentliche und allgemein zugängliche Parkplätze; Unfall in einer Tiefgarage, durch den ein im öffentlichen Raum abgestelltes anderes Kfz beschädigt wird;<sup>18</sup> Tankstellen. Öffentlicher Straßenverkehr **verneint** bei Grünstreifen, die durch Bewuchs

<sup>11</sup> Dies ist aber erst dann der Fall, wenn nach Abzug der Kapitalzahlungen die verbleibende Versicherungssumme geringer ist als die Summe der Kapitalisierungssummen aller Rentenleistungen, vgl. *BGH*, NJW 2007, 370 = *VersR* 2006, 1679.

<sup>12</sup> Vgl. hierzu *Jaeger/Luckey* Schadensersatzrecht, Rn. 431 ff.

<sup>13</sup> Zu den Sonderfällen des fingierten, des manipulierten und des provozierten Unfalls, in denen im Ergebnis eine Haftung aus § 7 StVG ausscheidet, vgl. Kapitel 25.

<sup>14</sup> Das *VG Köln*, Urt. v. 13.05.2011 – 18 K 7476/10, unveröffentlicht, hat bei Verlust von Öl einen »Unfall« verneint, weil es an der Plötzlichkeit fehle.

<sup>15</sup> Zur Haftung außerhalb des öffentlichen Verkehrs vgl. Kap. 2.

<sup>16</sup> *BGH*, NJW 1981, 623; *BGH*, NJW-RR 1995, 215; *BGH*, *VersR* 2015, 638; *OLG Düsseldorf*, NJW-RR 2011, 317; *OLG Düsseldorf*, NJW-RR 2011, 318; *OLG Brandenburg*, NZV 2011, 193 (194); *OLG Celle* SP 2013, 81.

<sup>17</sup> Vgl. *OLG Koblenz*, *VersR* 2005, 705 (Unfall mit Gokart).

<sup>18</sup> *OLG München*, DAR 2010, 93; *BGH*, *VersR* 2014, 396.

der Verkehrs Nutzung entzogen sind;<sup>19</sup> gesperrten Wegen; Wegen auf Werksgeländen;<sup>20</sup> Parkplätzen mit beschränktem Zugang.<sup>21</sup>

- 16 **Kfz** i.S.d. § 7 StVG ist jedes die Definition des § 1 Abs. 2 StVG erfüllende Gerät, also Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Irrelevant ist, wie die Fortbewegung vonstattengeht. Ebenfalls gleichgültig ist die *Antriebsart*; es genügt, dass sich das Fahrzeug durch eine maschinelle Einrichtung selbsttätig fortbewegen kann.
- 17 **Einzelfälle:** Kfz sind daher auch Raupenfahrzeuge, Traktoren, Bagger, Kräne, Panzer, Straßenwalzen, Kleinkrafträder, Fahrzeuge mit Hilfsmotor, Go-Karts;<sup>22</sup> Fahrzeuge mit Otto-, Diesel-, Wankel-, Elektromotor; Dampfmaschine, Turbine oder Düse. Irrelevant ist, ob das Fahrzeug selbst die Energie erzeugt oder speichert oder ob sie dem Fahrzeug zugeführt wird. *Keine* Kfz sind aber Anhänger und Wohnwagen (keine eigene maschinelle Einrichtung zur Fortbewegung), Autoscooter, Fahrräder<sup>23</sup> und Fahrstühle (Standortbindung).
- 18 Auch für Schäden, die durch einen **Anhänger**<sup>24</sup> verursacht werden, wird aber, da diese gesonderte Erwähnung finden, gehaftet, wobei vorausgesetzt wird, dass dieser Anhänger »dazu bestimmt ist, von einem Kfz mitgeführt zu werden«. Ausweislich der Gesetzesbegründung sollte daher auch gehaftet werden, wenn der Anhänger zum Unfallzeitpunkt nicht mit einem Kfz verbunden ist (etwa: abgestellte oder sich lösende Anhänger). Andererseits scheidet eine Haftung aus, wenn der Anhänger nicht für ein Kfz »bestimmt« ist. Hierfür ist nicht eine Benutzung im Einzelfall entscheidend, sondern die normale Eignung und übliche Zweckbestimmung.<sup>25</sup> Der Halter des Anhängers und der Halter der Zugmaschine haften als Gesamtschuldner.

Die insoweit klargestellten Neufassungen der §§ 17 Abs. 2, 18 Abs. 3 StVG regeln den Ausgleich im Innenverhältnis. Gleichwohl war streitig,<sup>26</sup> ob im Innenverhältnis zwischen Halter der Zugmaschine und Halter des Anhängers stets der Halter der Zugmaschine die volle Haftung trägt<sup>27</sup> oder ob sich auch die Quotierung des Innenverhältnisses nach den jeweiligen konkreten Umständen und Verursachungsbeiträgen richtet.<sup>28</sup> Der BGH<sup>29</sup> hat (i.R.d. Innenausgleichs bei Doppelversicherung) die Frage dahin gehend entschieden, dass Zugfahrzeug und Anhänger eine Haftungseinheit bilden, bei der der Innenausgleich (stets) durch hälftige Teilung erfolge; dies sei auch im Rahmen von § 17 StVG das richtige Ergebnis. Nach dieser Rechtsprechung muss also die Versi-

19 Vgl. *BGH*, DAR 2004, 529.

20 Die StVO kann aber für entsprechend anwendbar erklärt werden.

21 So hat etwa das *LG Detmold*, NJW-RR 2010, 1538, das Abstellen auf einem Hotelparkplatz, bei welchem die Handbremse angezogen und die P-Position gewählt war, nicht mehr dem Betrieb zugerechnet: Mit dem ordnungsgemäßen Abstellen auf einem Privatgrundstück ende auch der Betrieb.

22 Vgl. *OLG Hamm*, NZV 2003, 32; *OLG Koblenz*, NJW-RR 2004, 822.

23 Vgl. *AG Mülheim*. VRR 2013, 122.

24 Zu Deckungs- und Haftungsfragen bei Beteiligung eines Anhängers vgl. *Stahl/Jahnke* NZV 2010, 57. Nach *OLG Saarbrücken*, NJW 2010, 945, haftet der Halter eines als Getränkeausschank konstruierten Anhängers für den Schaden eines Autofahrers, den dieser erleidet, weil er im Bereich eines Volksfestes gegen die ausgestellte Klappe des Getränkeausschanks anstößt, aber nur dann, wenn der Anhänger oder seine Aufbauten zum Zeitpunkt des Anstoßes »in den **öffentlichen Verkehrsraum**« hineinragten; ein Abstellen außerhalb der Verkehrsflächen falle nicht mehr unter § 7 StVG.

25 Vgl. *Luckey*, Rn. 25.

26 Vgl. dazu *Wilms* DAR 2008, 671; *Stahl/Jahnke* NZV 2010, 57; *Hirsch*, NZV 2011, 16 (der für eine Abwägung der Betriebsgefährten plädiert). Die Frage kann selbst dann, wenn der Halter personenidentisch ist, eine Rolle spielen, etwa beim Verlust des Schadensfreiheitsrabatts. Während Anhänger i. d. R. zu einem festen Satz versichert werden, gewähren Versicherer (nur) auf die Kfz-Versicherung einen Rabatt nach unfallfreien Jahren, der im Fall einer Haftung verloren gehen würde.

27 So *OLG Hamburg*, DAR 2008, 649.

28 So *OLG Celle*, DAR 2008, 648.

29 Vgl. *BGH*, NJW 2011, 447. Dazu auch *Langenick* NZV 2011, 577.

cherung des Anhängers auch dann die Hälfte des verursachten Schadens tragen, wenn allein die Zugmaschine (etwa: Frontkollision) den Schaden verursacht hat.<sup>30</sup>

### ► Praxistipp

19

Vorsicht Versicherungslücke!<sup>31</sup>

Nach §§ 7 Abs. 1, 8 Nr. 1 StVG sind solche Anhänger von der Gefährdungshaftung ausgenommen, die von einer Zugmaschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gezogen werden. Pflichtversichert sind nach § 2 Abs. 1 Satz 6c PfVG aber nur solche Anhänger, die zulassungspflichtig sind, und diese Zulassungspflicht beginnt für Anhänger im land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bei einer Zugmaschine, deren Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt (vgl. § 18 Abs. 2 Satz 6a StVZO).

- Da es bei der Höchstgeschwindigkeit auf eine exakte Messung ankommt,<sup>32</sup> bedeutet dies, dass für einen Anhänger, der von einer Zugmaschine gezogen wird, die eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreicht, keine Zulassungspflicht besteht und somit keine Pflichtversicherung abzuschließen ist – sehr wohl besteht aber eine Gefährdungshaftung.

In Fällen, in denen ausnahmsweise und außerhalb ihrer Eignung Fahrzeuge an ein Kfz gekoppelt werden, liegt eine haftungsrechtliche Betriebseinheit vor, für die allein der Halter des Kfz haftet.

Die Gefährdungshaftung setzt voraus, dass sich ein Unfall »beim Betrieb« des Kfz ereignet hat; der »Betrieb« beginnt nicht erst mit der Inbetriebnahme des Fahrzeugs oder mit dem Starten des Motors, sondern wird im Interesse einer umfassenden Haftung weit ausgelegt.<sup>33</sup> Auch eine mittelbare Verursachung kann noch unter den »Betrieb« fallen.<sup>34</sup> Die reine Anwesenheit eines im Betrieb befindlichen Kraftfahrzeugs an der Unfallstelle allein rechtfertigt aber noch nicht die Annahme, der Unfall sei bei dem Betrieb dieses Fahrzeugs entstanden<sup>35</sup>. Ebenso scheidet ein »Betrieb« des Fahrzeugs aus, wenn dieses in der **Waschanlage** beim automatisierten Waschvorgang (nur) durch ein Förderband bewegt wird.<sup>36</sup>

Der Betrieb des Kfz umfasst daher **alle Vorgänge, die in einem örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Eigenschaft des Fahrzeugs als einer fahrenden bzw. dem Verkehr dienenden Maschine stehen**.<sup>37</sup> Mit der Zulassung eines Kfz (gebundener Verwaltungsakt nach § 1 StVG) hat der »Betrieb« nichts zu tun.<sup>38</sup> Die Abgrenzung eines »bei Betrieb« entstandenen Schadens von einer reinen Tätigkeit des Fahrzeugs als Arbeitsmaschine (welche nicht unter § 7 StVG fällt) trifft

30 Kritisch daher *Lemcke*, r+s 2011, 56. Andererseits verweist *Wilms*, DAR 2011, 71, zu Recht darauf, dass bei der Unfallbeteiligung eines Fahrzeuges auch irrelevant sei, ob die Vorder- oder die Hinterachse den Unfall verursacht habe. Die Betrachtung des Gespanns als Haftungseinheit mache dies quasi zu »einem« Fahrzeug. Weiterführend auch *Wilms* DAR 2012, 68.

31 Vgl. *Huber* S. 188.

32 Vgl. *BGH*, VersR 1997, 1115.

33 Vgl. *BGH*, BGHZ 105, 65 (66); *BGH*, BGHZ 115, 84.

34 Vgl. *KG*, zfs 2007, 260 (261): Aus einer Ausfahrt auf die Straße fahrender Pkw stößt gegen ein Fahrzeug, welches sodann gegen einen geparkten Pkw fährt und diesen beschädigt: Beim Betrieb sowohl des ausfahrenden wie auch des zweiten Fahrzeugs. Die Betriebsgefahr des (ordnungsgemäß) geparkten und beschädigten Pkw tritt dahinter zurück, beide Fahrzeuge haften gesamtschuldnerisch. Ähnlich auch *BGH*, VersR 2010, 1662: Die Verletzung eines bei einem Unfall erste Hilfe Leistenden durch ein passierendes Fahrzeug ist auch noch der Betriebsgefahr des verunfallten Fahrzeugs – also demjenigen, dem die Hilfe galt – zuzurechnen.

35 In der Entscheidung *LG Kiel*, SchlHA 2015, 438 war ein Radfahrer zu Fall gekommen, als der Beklagte mit seinem Wagen abbog. Dass dieser Vorgang den Radfahrer indes auch nur irritiert hätte (was für eine Zurechnung ausreichen könnte), hatte sich nicht beweisen lassen.

36 *AG Köln*, NJW-RR 2013, 227.

37 Vgl. *BGH*, VersR 1959, 157.

38 Vgl. *LudovisylKuckuk* S. 189.

der BGH<sup>39</sup> im »Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände«, wobei maßgebend ist, ob es sich noch um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll, oder ob haftungsrechtlich nur noch die Funktion als Arbeitsmaschine in Frage steht.<sup>40</sup>

- 23 – **Einzelfälle:** Betrieb des Kfz **bejaht** bei Schieben des Kfz auf die Straße;<sup>41</sup> Ein-/Aussteigen;<sup>42</sup> Unfälle durch einen Auffahrunfall nach Ladungsverlust des Vorausfahrenden;<sup>43</sup> Ausweichreaktion eines Pkw-Fahrers, nachdem ein LKW auf dem Seitenstreifen der Autobahn abgestellt ist und der Fahrer aussteigt, um auf dem Mittelstreifen verlorene Fahrzeug-Ladepapiere aufzusammeln;<sup>44</sup> Schäden, weil PKW auf einer Ölspur ausrutschen, die der haftende LKW verursacht hatte<sup>45</sup>; Schäden durch auslaufendes Gefahrgut nach Entkoppeln eines brennenden Anhängers;<sup>46</sup> läuft aus dem verunglückten Fahrzeug ein Hund auf die Fahrbahn, der dort von einem zweiten Fahrzeug erfasst und gegen ein drittes Fahrzeug geschleudert wird, welches dadurch beschädigt wird, ist dies noch dem Betrieb des Fahrzeugs zuzurechnen, aus welchem der Hund entsprungen ist;<sup>47</sup> abgeschleppt werden, wenn Grundfunktionen (Lenken/Bremsen) des abgeschleppten Kfz noch bestehen,<sup>48</sup> auch dann, wenn das abschleppende Fahrzeug geschädigt wird<sup>49</sup> (kann das abgeschleppte Kfz nicht mehr selbstständig gelenkt und gebremst werden, umfasst die Betriebsgefahr des Abschleppenden auch das abgeschleppte Kfz<sup>50</sup>); Be- und Entladen;<sup>51</sup> Schäden durch Verlust der Ladung,<sup>52</sup> auch mittelbar verursachte Folgekosten

39 Vgl. *BGH, VersR* 2015, 638.

40 *BGH, VersR* 2015, 638 hat eine solche »Auswirkung der Verkehrsgefahren« in einem Fall verneint, in welcher ein an einen Traktor angehänger Kreiselschwader auf einem Feld ein Metallteil verlor und – einen Tag später – ein anderer Traktor dieses überfuhr und hierdurch beschädigt wurde. Hier stehe der Einsatz der landwirtschaftlichen Maschine im Vordergrund.

41 Vgl. *BGH, VersR* 1960, 804; auch *OLG Frankfurt am Main, VersR* 1997, 1030; *KG, VerkMitt* 1990, Nr. 105.

42 Vgl. *AG Düsseldorf, SP* 2002, 52; *AG Nürnberg, SP* 1999, 158. Auch das voreilige Aussteigen eines Insassen, sodass es zur Kollision der sich öffnenden Tür mit nachfolgenden Fahrzeugen kommt, wird dem Betrieb des Taxis zugerechnet, *AG Nordhorn, DAR* 2003, 78.

43 Vgl. *OLG Koblenz, NJW-RR* 2005, 970.

44 Vgl. *OLG Hamm, VersR* 2009, 652. Ähnlich *BGH, NJW* 2006, 896.

45 Vgl. *OLG Koblenz, DAR* 2013, 578.

46 Vgl. *OLG Dresden, NJW-RR* 2014, 1176.

47 Vgl. *BGH, VersR* 1988, 640. Ähnlich *OLG Frankfurt am Main, Urt. v. 31.10.2008 – 24 U 51/08, unveröffentlicht*: Betrieb (+), wenn ein Reitpferd beim Führen in den Pferdeanhänger scheut, austritt und die Klägerin trifft; die Aufnahme des Pferdes zu Zwecken der Beförderung und damit einhergehende Gefahren zählten bereits zum Betrieb des Anhängers; vgl. auch *OLG Karlsruhe, Urt. v. 07.12.2006 – 12 U 133/06, unveröffentlicht*: Keine Haftung der Kfz-Versicherung für einen Schaden bei »Gebrauch« des Fahrzeugs, wenn ein Hund aus einem geparkten Geländewagen entkommt, weil er die Scheibe herunterkurbelt, und dann ein Turnierpferd beißt, welches so unglücklich fällt, dass es eingeschläfert werden muss. Nur Haftung der Tierhalterhaftpflicht.

48 Vgl. *BGH, VersR* 1971, 611; *OLG Koblenz, VersR* 1987, 707; *OLG Köln, NJW-RR* 1986, 1410; *OLG Celle SP* 2013, 81.

49 Vgl. *OLG Hamm, NJW-RR* 2009, 1031 (1032), in einem Fall, in welchem das abgeschleppte Fahrzeugs auf abschüssiger Fahrbahn auf das abschleppende Fahrzeug gerollt ist (50 % Haftung, da wechselseitige Betriebsgefahr).

50 Vgl. *OLG Hamm, NJW-RR* 2009, 1031.

51 Vgl. *BGH, NJW* 1988, 3019.

52 Vgl. *OLG Köln, VRS* 88 (1995), 171.

eines Ladungsverlustes;<sup>53</sup> Verletzung einer Radfahrerin durch einen herunterfallenden Ast, den ein vorausfahrender LKW vom Baum abgebrochen hatte;<sup>54</sup> Hochschleudern von Steinen durch vorausfahrendes Kfz;<sup>55</sup> durch Einsatz eines Mähergeräts am Straßenrand;<sup>56</sup> Schäden durch Streugut eines Streufahrzeugs;<sup>57</sup> Abgestelltem Wagen;<sup>58</sup> Umfallen eines abgestellten Motorrades;<sup>59</sup> Sturz eines Mopedfahrers, der von Sattelschlepper mit zu geringem Seitenab-

- 
- 53 Vgl. *BGH*, NJW-RR 2008, 406: LKW verunfallte wegen eines Reifenplatzers und verlor die Ladung – 25 t Orangen, die auf die Fahrbahn fielen. Die Klägerin, Betreiberin der BAB, ließ die Fahrbahn reinigen und verlangte Ersatz. Der *BGH* sah die Entsorgungskosten als Folgekosten der Eigentumsverletzung an der Straße, die ursächlich durch die beim Betrieb des LKW zerstörte Ladung hervorgerufen seien. § 8 Nr. 3 StVG sei nicht einschlägig, da die Orangen zwar Transportgut waren, der Haftungsausschluss für den Halter aber nur Schäden an der transportierten Sache selbst betrifft.
- 54 Vgl. *OLG Hamm*, r+s 2009, 33; dies gilt auch dann, wenn der Ast nicht »abgefahren« wurde, sondern durch die Luftverwirbelungen des vorbeifahrenden LKW abgebrochen ist.
- 55 Vgl. *BGH*, VersR 2005, 566, der aber darauf hinweist, dass ein unabwendbares Ereignis für den hochschleudernden Fahrer vorliegen kann, wenn sich die Schäden auch bei vorsichtigem Vorgehen nicht vermeiden lassen und weitere Schutzmaßnahmen, die mit einem zumutbaren Aufwand erreichbar waren, nicht zu einem besseren Schutz geführt hätten. Zur Beweislast bei Steinschlagschäden vgl. *Rebler* NZV 2011, 115; vgl. auch *LG Bonn*, SP 2004, 328: die Beweislast für ein unabwendbares Ereignis nach § 17 Abs. 3 StVG trifft den Vorausfahrenden. a.A.: (Beweislast dafür, dass der Steinschlag auf dem Betrieb beruhte – etwa durch Fallen des Steins von der Ladefläche des vorausfahrenden LKW – liegt beim Geschädigten) *AG Bremen*, Urt. v. 21.04.2009 – 4 C 14/09, unveröffentlicht. Allerdings kann der Schaden auch für den durch den Steinschlag Geschädigten unabwendbar sein – dann greift § 17 Abs. 3 StVG für beide Unfallbeteiligte. Hier wäre denkbar, entsprechend des parallelen Problems der Schädigung durch mehrere Idealfahrer eine hälftige Erstattung zu bejahen, vgl. Rdn. 268.
- 56 Vgl. *BGH*, VersR 2005, 566; die Grenze verläuft dort, wo der Betrieb als Arbeitsmaschine überwiegt und die Fortbewegungsfunktion gar keine Rolle mehr spielt, vgl. *Diederichsen* DAR 2006, 301 (305).
- 57 Vgl. *BGH*, NJW 1988, 3019.
- 58 So hat das *OLG Jena*, NZV 2009, 455, es noch dem Betrieb eines abgestellten Fahrzeuges zugerechnet, dass ein Betrunkener – zu dessen Hilfe der Beklagte nur den Wagen auf der Fahrbahn abgestellt hatte, um aussteigen zu können – von einem weiteren Wagen überfahren wird, weil dieser wegen des abgestellten Wagens die Fahrbahn wechselt. In der Sache hat es jedoch eine Haftungsfreiheit bejaht, weil – trotz Vorliegen der Betriebsgefahr – ein weit überwiegendes Verschulden des Betrunkenen vorgelegen habe. Beachte auch *OLG Karlsruhe*, NJW 2005, 2318: Kein Betrieb, wenn aufgrund der Sonneneinstrahlung die Markise eines Hauses automatisch ausfährt und ein privat dort abgestelltes Wohnmobil trifft.
- 59 Vgl. *LG Bochum*, NZV 2004, 366; *LG Nürnberg*, DAR 1991, 430. Das *LG Tübingen*, NJW 2010, 2290, verneint einen Unfall »beim Betrieb« und damit eine Haftung, wenn ein ordnungsgemäß und hinreichend stabil auf dem Seitenständen abgestelltes Motorrad alleine durch eine von außen einwirkende Kraft (Windstoß, Passant) umgeworfen wird; das Motorrad unterscheidet sich dann nicht von anderen sperrigen Gegenständen, die in gleicher Weise auf einer Parkfläche abgestellt und vom Wind auf einen daneben befindlichen Pkw gedrückt werden können und für die keine Gefährdungshaftung besteht (Fahrräder, Leiter, Sperrmüll). Noch weitergehend und in der Sache fraglich verneint das *LG Düsseldorf* SP 2012, 247 einen Anspruch aus § 7 StVG bei einem aus ungeklärter Ursache umgefallenen parkenden Motorrad, weil der Zurechnungszusammenhang zum Verkehr fehle.

stand überholt wird<sup>60</sup> (körperliche Berührung ist nicht erforderlich),<sup>61</sup> ebenso Unfall nach einer – objektiv nicht erforderlichen – Ausweichreaktion ohne Berührung der Fahrzeuge<sup>62</sup>; Sturz eines Radfahrers, der angesichts des entgegenkommenden Kfz in einer schmalen Kurve ausweicht und sich hierbei verletzt (auch hier: es braucht nicht zu einer Kollision gekommen sein, es genügt, dass das Kfz durch seine Fahrweise zur Entstehung des Schadens beigetragen hat),<sup>63</sup> Ausweichreaktion eines Fahrers wegen Rückwärtsfahren des Unfallgegners ohne Berühren der Fahrzeuge;<sup>64</sup> Schäden am Verfolgerfahrzeug bei polizeilicher Verfolgung und Straßensperre eines mit dem haftenden Wagen flüchtenden Verbrechers;<sup>65</sup> Abstellen, Halten, Parken;<sup>66</sup> Notbremse eines zum Überholvorgang ansetzenden Motorradfahrers und Unfall ohne Berührung mit dem vorausfahrenden Kfz, welches seinerseits zum Überholen angesetzt hatte (es ist nicht erforderlich, dass das Ausweichen objektiv geboten war, es reicht die subjektive Erforderlichkeit);<sup>67</sup> Liegenbleiben<sup>68</sup> eines Kfz auf dem Standstreifen; Schäden beim Entladen von Heizöl aus einem Tanklastwagen wegen einer Undichtigkeit des zur Schlauchtrommel des Wagens führenden Verbindungsschlauchs;<sup>69</sup> führerlos rollendes Fahrzeug, auch wenn es von einem Dritten in Bewegung gesetzt wurde;<sup>70</sup> Schäden beim Aussteigen.<sup>71</sup>

60 Vgl. *BGH*, VersR 1972, 1074. Ähnlich *OLG Brandenburg*, NJW 2009, 2962 (2963): »Betrieb« bejaht, wenn ein Motorradfahrer wegen eines Überholvorgangs des Vorausfahrenden, den er seinerseits gerade überholen wollte, ohne Fahrzeugberührung, aber durch die Fahrweise des Pkw veranlasst zu einem Ausweichmanöver, gegen einen Baum prallt, weil er von der Straße abkommt.

61 *BGH* VersR 1972, 1074 (VI ZR 86/71); auch *BGH* NJW 1988, 2802 (VI ZR 96/87). Ausdrücklich wieder *BGH* NJW 2005, 2081 (VI ZR 168/04); *BGH* NJW 2010, 3713 (VI ZR 263/09). Vgl. auch *OLG München* NJW-Spezial 2008, 201 (10 U 4156/07): Ausweichreaktion eines Fahrers, der gegen einen Pfosten fährt, wegen rückwärts aus Parkplatz ausfahrendem Unfallgegner: Beim Betrieb des Ausfahrenden, obwohl keine Berührung der Fahrzeuge erfolgte; *OLG München* VRR 2012, 302 (10 U 4398/11): Unfall zwischen zwei Fahrzeugen, weil eines der in die Fahrbahn hineinragenden Schaufel des Radlagers ausgewichen ist: beim Betrieb (auch) des Radlagers; *OLG Hamburg* NZV 2013, 541 (14 U 84/12): Umstürzen eines Motorrads bei Überholwerden ohne Berührung.

62 *BGH* NJW 2005, 2081 (VI ZR 168/04); *BGH* NJW 2010, 3713 (VI ZR 263/09) (Unfall nach Notbremse eines den Überholvorgang auf dem Krad ansetzenden Klägers, nachdem der vorausfahrende Beklagte ebenfalls zum Überholen ausscheren wollte).

63 Vgl. *OLG Schleswig*, MDR 2010, 1253. Ebenso bei Ausweichen des Radfahrers wegen eines entgegenkommenden Busses *OLG Karlsruhe*, NZV 2011, 196.

64 Vgl. *OLG München*, NJW-Spezial 2008, 201, auch *BGH*, NJW 2005, 2081.

65 *BGH* VersR 2012, 734.

66 Vgl. *OLG München*, NZV 1999, 124; vgl. auch *Hentschel/König/Dauer* § 7 Rn. 5 – 10 m.w.Bsp.

67 Vgl. *BGH*, NJW 2010, 3713.

68 Vgl. *BGH*, BGHZ 29, 169 (Liegenbleiben wg. Motorschadens); *OLG Frankfurt am Main*, OLGR 2004, 293 (Liegenbleiben auf dem Standstreifen wg. technischen Versagens).

69 Vgl. *BGH*, WM 2016, 189.

70 Vgl. *OLG Düsseldorf*, NZV 1996, 113.

71 Vgl. *OLG München*, VersR 1996, 1036.

Betrieb des Kfz *verneint*: Verunglücken eines Fahrzeuginsassen nach Verlassen des Fahrzeugs, etwa beim Überschreiten der Fahrbahn;<sup>72</sup> Stolpern eines Schützenfestbesuchers über die Zugdeichsel eines auf dem Festplatz abgestellten Imbisswagens;<sup>73</sup> Verletzung eines Radfahrers an einem Tiefgaragenrolltor, welches der vorausfahrende PKW mittels Fernbedienung schloss;<sup>74</sup> Panikreaktion mit tödlicher Folge bei auf engstem Raum gehaltenen Schweinen nach Unfallknall wegen geplatzter Reifen;<sup>75</sup> Sturz von einer Hebevorrichtung eines Gabelstaplers, nachdem der Geschädigte sich mit dieser auf eine Warenlage hatte heben lassen wollen;<sup>76</sup> Beschädigung des Hauses des Bestellers bei der Belieferung mit Heizöl dadurch, dass der Ölschlaufl am Einfüllstutzen unsachgemäß befestigt wird und dadurch Öl in das Haus läuft;<sup>77</sup> Beschädigung am Haus, wenn aufgrund einer fehlerhaften Tankbefüllungsanzeige der Heizöllieferant den Tank »überfüllt«;<sup>78</sup> Beschädigung einer Terrassenmarkise, wenn aufgrund der Sonneneinstrahlung diese automatisch ausfährt und

<sup>72</sup> Vgl. *OLG Hamm*, VRS 65 (1983), 403; *OLG Köln*, NZV 1989, 237. Anders als bei dem durch den entlaufenen Hund verursachten Schaden (Fn. 43) liegt hier ein eigenverantwortliches Verhalten des Insassen vor. Im Fall *OLG Frankfurt am Main*, OLGR 2004, 293 ist allerdings das Aussteigen eines *betrunkenen* Insassen, der nach einem Unfall auf der Autobahn versuchte, Fahrzeuge anzuhalten, noch dem Betrieb zugerechnet worden. Ebenso hat das *OLG Brandenburg*, SP 2007, 419 eine Zurechnung zum Betrieb in einem Fall bejaht, in welcher der Fahrer nach dem Unfall mit dem Unfallgegner diskutierte, hierbei zwischen den Fahrzeugen stand und von einer Fahrerin erfasst wurde, die durch die Lücke passieren wollte. Sie erlitt nach dem Anfahren des Fahrers eine weitere Kollision, die (teilweise) dem Betrieb des verunfallten Fahrzeuges zugerechnet wurde. Demgegenüber hat das *OLG Hamm*, VRS 65 (1983), 403, eine Haftung eines Taxifahrers für Schäden eines aussteigenden Insassen, der die Straße überquerte, abgelehnt, da *nach dem ordnungsgemäßen* Abstellen des Wagens keine »Fürsorgepflicht« mehr bestehe, den alkoholisierten Fahrgästen sicher über die Straße zu bringen.

<sup>73</sup> Vgl. *OLG Hamm*, DAR 2014, 460.

<sup>74</sup> Vgl. *LG Düsseldorf*, NJOZ 2012, 1730.

<sup>75</sup> Vgl. *BGH*, BGHZ 115, 84 (Schweinezuchtfall). Der *BGH* nahm an, dass sich ein ggü. der Betriebsgefahr eigenständiger Gefahrenkreis verwirklicht habe; zu berücksichtigen sei nämlich die extreme Schadensanfälligkeit der Tiere in Massentierzahaltung, und dies sei ein vom Geschädigten selbst geschaffenes Risiko.

<sup>76</sup> Vgl. *OLG Frankfurt am Main*, r+s 2010, 485 (»Arbeitsfunktion« des Gabelstaplers steht im Vordergrund).

<sup>77</sup> Vgl. *BGH*, BGHZ 71, 212; *BGH*, NJW 1993, 2740. Eine Haftung kann aber in Betracht kommen, wenn während des Befüllvorgangs Öl durch eine fehlerhafte Entlüftungsleitung des **LKW** austritt und Schäden am Grundstück verursacht, weil der Schaden dann unmittelbar infolge des Entladevorgangs an der Maschine entstand, vgl. *OLG Frankfurt am Main*, zfs 2008, 377. Die hiergegen gerichtete Revision hat der *BGH*, SP 2008, 338 verworfen, allerdings darauf hingewiesen, dass das Austreten des Öls nicht stets dem Betrieb, wohl aber dem **Gebrauch** des Fahrzeugs i.S.d. PfVG unterfalle und daher i. d. R. eine Ersatzpflicht auslöse. Zu dem Unterschied beider Begriffe vgl. Rdn. 105. Ähnlich *BGH*, WM 2016, 189: Schäden beim Entladen von Heizöl aus einem Tanklastwagen wegen einer Undichtigkeit des zur Schlauchtrommel des Wagens führenden Verbindungsschlauchs sind sowohl dem Betrieb als auch dem Gebrauch des LKW zuzurechnen. Aber auch der »Gebrauch« ist nicht automatisch zu bejahen; der Begriff des »Gebrauchs« geht zwar über den Betriebsbegriff hinaus, es kommt aber immer noch darauf an, dass das Fahrzeug in Zusammenhang mit der schadensstiftenden Handlung aktuell, unmittelbar, zeit- und ortsnah eingesetzt wird (wenngleich ein Zusammenhang mit den Risiken des Straßenverkehrs nicht nötig ist). Daran kann es fehlen, wenn eine Warenlieferung aus dem Tank des LKW in ein falsches, nicht für das gelieferte Material vorgesehenes Silo gepumpt wird. Die Befüllung des falschen Silos steht dann nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gebrauch des LKW, sondern der Sachschaden ist lediglich bei Gelegenheit des Gebrauchs eingetreten. Er wäre in gleicher Weise eingetreten, wenn das Liefergut per »Hand und Schaufel« in das (falsche) Silo verbracht worden wäre, so *LG Koblenz*, DAR 2009, 468.

<sup>78</sup> Vgl. *OLG Zweibrücken*, SVR 2004, 471 (472). In diesen Fällen kommt es darauf an, ob die Fortbewegungs- und Transportfunktion noch eine Rolle spielt (dann »bei Betrieb«) oder nicht, vgl. auch *BGH*, NJW 1975, 1886 (kein Betrieb bei Befüllen eines Silos mittels eines Silofahrzeugs, wodurch Schäden am Silo entstehen).