

Die Zählung des Automobils durch die Gefährdungshaftung

Eine Analyse der Entscheidungen
des Reichsgerichts zu § 7 des Gesetzes über den
Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 03.05.1909

Von

Olaf von Gadow



Duncker & Humblot • Berlin

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	31
------------------	----

1. Abschnitt

Die Erfassung der Risiken des automobilen Verkehrs durch das Prinzip der Gefährdungshaftung	36
--	-----------

A. Die Entwicklung des Automobils und des Straßenverkehrs in Deutschland.	36
I. Der Beginn des automobilen Zeitalters.	36
1. Die Erfindung des Automobils.	37
2. Der Siegeszug des Automobils.	38
II. Die Entwicklung des Straßenverkehrs.	44
1. Die Regelung des Kraftfahrzeug- und Straßenverkehrs.	44
2. Die Kraftfahrzeugunfälle.	46
3. Die Straßenverhältnisse.	48
4. Das Verkehrsverhalten.	50
5. Die Beeinflussung durch den Ersten Weltkrieg.	52
III. Zusammenfassung.	53
B. Die Entwicklung der Gefährdungshaftung bis zum Zeitalter des Automobilismus ...	54
I. Die Prinzipien der Gefährdungshaftung.	54
II. Die historische Entwicklung der Gefährdungshaftung.	58
1. Die außervertragliche Haftung ohne Verschulden bis zum 19. Jahrhundert ..	58
2. Die Entwicklung der ersten Gefährdungshaftungstatbestände im 19. Jahr- hundert.	62

a) Das Preußische Eisenbahngesetz vom 03. 11. 1838	64
aa) Die Entstehung des PrEG.	64
bb) Die Haftung nach § 25 PrEG.	66
cc) Die Rechtsprechung zu § 25 PrEG.	69
dd) Die Rechtsprechung außerhalb Preußens.	70
b) Das Reichshaftpflichtgesetz vom 07. 06. 1871.	72
aa) Die Entstehung des RHG.	74
bb) Die Haftungsvorschriften des RHG.	75
cc) Die Aufnahme des § 1 RHG in der Rechtswissenschaft.	78
dd) Die Rechtsprechung zu den Tatbestandsmerkmalen des § 1 RHG ...	78
(1) Das Tatbestandsmerkmal „Eisenbahn“.	79
(2) Das Tatbestandsmerkmal „bei dem Betriebe“.	81
(3) Das kausale Schädigungsereignis.	85
(4) Das Subjekt der Haftung.	87
(5) Die haftungsbefreiende „höhere Gewalt“.	88
(6) Das haftungsbefreiende „eigene Verschulden des Geschädigten“.	94
(a) Der Begriff des Verschuldens.	94
(b) Die Kausalität.	96
(c) Das schuldhaftes Verhalten Dritter.	97
(d) Die Abwägung verschiedener Schadensursachen.	98
(7) Die Beweislast.	102
c) Die Entwicklung im ausgehenden 19. Jahrhundert.	103
III. Zusammenfassung.	104
C. Die Haftung für Schäden bei Kraftfahrzeugunfällen.	106
I. Die Haftung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches.	107
1. Die Entstehung des BGB und seines deliktischen Haftungsprinzips.	107
2. Die deliktische Haftung für Verkehrsunfälle.	111
a) Die Haftung nach § 823 BGB.	111
b) Die Haftung nach § 831 BGB.	113
c) Die Haftung des Fahrzeugeigentümers als Insasse.	114
II. Die Haftung nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes.	114

1. Die Entstehungsgeschichte des § 7 KFG.	115
a) Der Entwurf von 1906.	116
b) Der Gegenentwurf.	119
c) Der Entwurf von 1908.	120
2. Die weiteren Haftungsregeln des KFG.	121
3. Die legislatorische Entwicklung.	123
III. Entwicklungen im europäischen Ausland.	124
1. Die Entwicklung in Frankreich.	125
2. Die Entwicklung in Österreich.	129
3. Die Entwicklung in der Schweiz.	131
IV. Zusammenfassung.	132

2. Abschnitt

Die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters in der Rechtsprechung des Reichsgerichts 135

A. Die Haftungsbegründung.	136
I. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 KFG.	136
1. Das Kraftfahrzeug.	136
2. Der Unfall mit Personen- oder Sachschaden.	138
3. „Bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs.	140
a) Das Verhältnis zum Begriff „Betrieb einer Eisenbahn“.	141
aa) Die frühen Entscheidungen.	142
bb) Die Grundsatzentscheidungen vom 09. 12. 1929 und 01. 04. 1931 ..	143
cc) Die weitere Entwicklung.	144
b) Die Begriffsbestimmung des Merkmals „Betrieb“.	144
aa) Die frühen Entscheidungen.	145
bb) Die Entscheidung vom 29. 10. 1921.	147
cc) Die Grundsatzentscheidung vom 12. 11. 1928.	148
dd) Die weitere Entwicklung bis 1945.	150
c) „Bei“ dem Betrieb: der Kreis der relevanten Verletzungsereignisse.	157

aa) Die frühen Entscheidungen	158
bb) Die Entscheidungen vom 19. 10. 1916 und 09. 11. 1916	162
cc) Die Entscheidung vom 12. 11. 1928	164
dd) Die Entscheidung vom 09. 12. 1929	166
ee) Die Entscheidung vom 01. 04. 1931	167
ff) Die nachfolgenden Entscheidungen	169
gg) Die Entscheidungen vom 08. 03. 1939 und 12. 07. 1939	173
hh) Die weitere Entwicklung bis 1945	177
d) Zusammenfassung	180
4. Die Kausalität zwischen Betrieb und Unfall	182
5. Der Ersatz des Schadens	184
a) Der Schaden	184
b) Die haftungsausfüllende Kausalität	185
6. Der Ersatzberechtigte	187
7. Der Halter als Ersatzverpflichteter	189
a) Die Entwicklung der Halterformel	190
aa) Die Entstehungsphase von Ende 1911 bis Mitte 1913	190
bb) Der Zeitraum von 1913 bis 1945	194
b) Das Merkmal „für eigene Rechnung in Gebrauch“	195
aa) Die frühen Entscheidungen	195
bb) Die Entscheidungen vom 19. 11. 1917 und 27. 06. 1918	199
cc) Die Entscheidung vom 06. 10. 1919	203
dd) Die Entscheidung vom 09. 02. 1928	204
ee) Die Entscheidung vom 18. 11. 1929	206
ff) Die Entscheidung vom 27. 01. 1930	207
gg) Die Entscheidung vom 18. 09. 1933	208
hh) Die Entscheidungen vom 25. 09. 1933, 20. 09. 1934, 04. 03. 1935 und 24. 06. 1935	209
ii) Die Entscheidungen vom 04. 05. 1936 und 01. 06. 1938	211
kk) Die nachfolgenden Entscheidungen bis 1945	213
c) Das Merkmal „Verfügungsgewalt“	214
aa) Die Entscheidung vom 15. 01. 1912	214

bb) Die Entscheidung vom 02. 06. 1913	216
cc) Die Entscheidung vom 08. 07. 1915	217
dd) Die Entscheidung vom 19. 11. 1917	218
ee) Die Entscheidungen vom 13. 12. 1917 und 27. 06. 1918	220
ff) Die Entscheidung vom 06. 10. 1919	221
gg) Die Entscheidung vom 18. 11. 1929	222
hh) Die Entscheidung vom 27. 01. 1930	223
ii) Die Entwicklung bis 1945	226
d) Regelmäßige Konstellationen und Sonderfragen	227
aa) Nicht-natürliche Personen als Halter	227
bb) Die Haltermehrheit	228
cc) Disponibilität und der maßgebliche Zeitpunkt	231
dd) Die Bedeutung des Eigentums	232
ee) Der Kraftfahrzeugverkauf	233
ff) Die Fälle der Gebrauchsüberlassung	234
gg) Werkstattaufenthalt, Probefahrt und Ersatzwagen	236
e) Zusammenfassung	236
8. Die Beweislast	243
II. Die Haftungsausschlüsse	245
1. Das „unabwendbare Ereignis“ nach § 7 Abs. 2 KFG	246
a) Der Begriff des „unabwendbaren Ereignisses“	247
aa) Die Entscheidung vom 16. 11. 1912	248
bb) Die Entscheidung vom 28. 01. 1915	249
cc) Die Entscheidung vom 22. 03. 1915	250
dd) Die Entscheidung vom 07. 11. 1918	251
ee) Die weiteren Entscheidungen	252
b) Die gesetzlichen Einschränkungen	253
aa) Die Entscheidung vom 11. 10. 1913	254
bb) Die Entscheidung vom 13. 11. 1913	255
cc) Die Entscheidung vom 16. 05. 1928	256
dd) Die Entscheidung vom 25. 04. 1929	257
ee) Die Entscheidung vom 19. 03. 1931	258

ff) Die Entscheidung vom 13. 04. 1931	259
gg) Die Entscheidungen vom 20. 03. 1933	260
hh) Die Entscheidung vom 08. 02. 1937	262
c) Die gesetzlichen Beispiele „unabwendbarer Ereignisse“	262
aa) Das Verhalten des Verletzten	263
(1) Die Entscheidung vom 16. 11. 1912	266
(2) Die Entscheidung vom 17. 12. 1917	266
(3) Die Entscheidung vom 07. 01. 1918	267
(4) Die Entscheidung vom 06. 11. 1919	268
(5) Die weiteren Entscheidungen bis 1945	268
bb) Das Verhalten eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten	269
(1) Die Entscheidung vom 14. 03. 1912	269
(2) Die Entscheidung vom 29. 10. 1934	271
cc) Das Verhalten eines Tieres	273
(1) Die Entscheidungen vom 04. 12. 1913 und 16. 09. 1915	274
(2) Die Entscheidung vom 14. 05. 1917	274
(3) Die weiteren Entscheidungen	276
dd) Die unbenannten Fälle	276
(1) Das Verhalten eines Betriebsbeschäftigten	277
(2) Weitere Fälle	278
ee) Die Beachtung der erforderlichen Sorgfalt im Sinne des § 7 Abs. 2 S. 2 KFG	279
(1) Der Sorgfaltsbegriff des Reichsgerichts	280
(a) Die frühen Entscheidungen	280
(b) Die Entscheidung vom 09. 07. 1914	281
(c) Die Grundsatzentscheidung vom 28. 01. 1915	283
(d) Die Entscheidung vom 22. 03. 1915	285
(e) Die weiteren Entscheidungen	285
(2) Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeughalters	289
(a) Die Sorgfalt bezüglich des Fahrzeugs	291
(b) Die Sorgfalt bei der Auswahl der Betriebsbeschäftigten ...	291
(c) Die Sorgfalt bei der Beaufsichtigung der Betriebsbeschäftigten	294
(aa) Die Überwachungspflicht aus § 823 BGB.	294
(bb) Die Aufsichtspflicht aus § 831 BGB.	294

(cc) Die Leitungspflicht aus § 831 BGB.	297
(dd) Die Anforderungen an den Halter in der Praxis.	297
(3) Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugfahrers.	299
(a) Die Vermeidung einer gefährlichen Verkehrslage.	300
(b) Das sachwidrige Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer . . .	304
(c) Straßenverkehrsvorschriften und Regeln der Vernunft . . .	312
(d) Die zu vermeidende Überspannung der Sorgfaltsanfor-	
derung.	314
(e) Die Kausalität.	315
(f) Typische Fallkonstellationen und Sonderfälle.	315
(aa) Kraftfahrer und Fußgänger.	316
(bb) Kraftfahrer und Radfahrer.	317
(cc) Kraftfahrer und Tiere.	318
(dd) Kraftfahrer und Schienenfahrzeuge.	319
(ee) Überholvorgänge.	319
(ff) Vorfahrtsrechte und Sonderrechte.	320
(gg) Autorennen und Schauveranstaltungen.	323
(hh) Sonstige Sorgfaltspflichten.	323
d) Die Beweislast	325
e) Zusammenfassung.	327
2. Die „Schwarzfahrt“ nach § 7 Abs. 3 KFG.	335
a) Die Entstehung des § 7 Abs. 3 KFG.	335
b) Die weitere Entwicklung des § 7 Abs. 3 KFG.	336
c) Die Rechtsprechung vor der Gesetzänderung von 1923.	338
aa) Die Entscheidung vom 19. 10. 1911.	338
bb) Die Entscheidung vom 02. 05. 1912.	342
cc) Die Entscheidung vom 22. 01. 1914.	344
dd) Die weitere Entwicklung des Merkmals „Inbetriebsetzen“.	347
(1) Die Entscheidung vom 11. 11. 1915.	347
(2) Die Entscheidung vom 13. 03. 1919.	347
(3) Die Entscheidung vom 07. 07. 1919.	348
(4) Die Entscheidung vom 21. 02. 1921.	350
(5) Die Entscheidung vom 24. 05. 1928 (Unfall aus dem Jahr	
1922).	350
ee) Die weitere Entwicklung des Merkmals „ohne Wissen und Willen“	351
(1) Die Entscheidung vom 19. 11. 1917.	352

(2) Die Entscheidung vom 25. 02. 1918	353
(3) Die Entscheidung vom 13. 03. 1919	354
(4) Die Entscheidung vom 19. 02. 1925 (Unfall aus dem Jahr 1919)	356
(5) Die Entscheidung vom 16. 12. 1926 (Unfall vom 12. 06. 1923)	357
ff) Die weitere Entwicklung des Merkmals „ein anderer“	358
d) Die Rechtsprechung zwischen den Gesetzänderungen von 1923 und 1939	360
aa) Das Merkmal „jemand“	361
bb) Das Merkmal „Benutzung ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters“	362
(1) Die Entscheidung vom 14. 10. 1926	363
(2) Die Entscheidung vom 10. 11. 1927	367
(3) Die Entscheidung vom 02. 01. 1928	369
(4) Die Entscheidung vom 07. 06. 1928	371
(5) Die weitere Entwicklung bis 1945	372
cc) Die schuldhaft ermöglichte Schwarzfahrt nach § 7 Abs. 3 S. 2 KFG	375
(1) Die Entscheidung vom 10. 11. 1927	375
(2) Die Entscheidung vom 02. 01. 1928	378
(3) Die Entscheidung vom 20. 02. 1928	380
(4) Die Entscheidung vom 04. 10. 1928	383
(5) Die Entscheidung vom 16. 06. 1930	383
(6) Die weitere Rechtsprechung zu den Sorgfaltsanforderungen ...	384
(a) Die systematische Einordnung des § 7 Abs. 3 S. 2 KFG ...	384
(aa) Das Verhältnis zu § 823 BGB	384
(bb) Das Verhältnis zu § 31 BGB	389
(cc) Der für das Merkmal „Halter“ maßgebliche Zeitpunkt	391
(b) Der Pflichtenkreis des Halters nach § 7 Abs. 3 S. 2 KFG ..	392
e) Die Rechtslage nach der Gesetzänderung von 1939	397
f) Die Beweislast	400
g) Zusammenfassung	401
3. Die Ausnahmen von der Haftpflicht nach § 8 KFG	408
a) Die Beförderung durch das Kraftfahrzeug	410
b) Der bei Betrieb tätige Verletzte	411

c) Fahrzeuge mit begrenzter Geschwindigkeit	413
d) Die Beweislast	414
e) Zusammenfassung	415
B. Die Haftungsausfüllung	415
I. Die Prinzipien des Ersatzes materieller Schäden	415
II. Die Berücksichtigung des mitwirkenden Verschuldens des Verletzten nach § 9 KFG	417
1. Die Entstehung des § 9 KFG	418
2. Die Anwendung des § 9 KFG durch das Reichsgericht	418
a) Die Eröffnung des Anwendungsbereichs	419
b) Das bei der Entstehung des Schadens mitwirkende Verschulden des Verletzten	420
aa) Das Merkmal des Verschuldens	420
bb) Der Bezugspunkt des mitwirkenden Verschuldens	421
cc) Die erforderliche „Sorgfalt in eigenen Straßenverkehrsangelegenheiten“	422
dd) Die Zurechnungsfähigkeit	429
ee) Der Verletzte	430
ff) Die Mitwirkung bei der Entstehung des Schadens	432
c) Die Abwägung	434
aa) Die Umstände und Verursachungsbeiträge	434
bb) Die Verteilung des Schadens	437
d) Die Beweislast	442
III. Zusammenfassung	443
C. Der Haftungsausgleich	445
I. Grundsätze des Haftungsausgleichs	445
II. Die Berücksichtigung fremder Betriebsgefahren nach § 17 KFG	446
1. Die Entstehung des § 17 KFG	447
2. Die Anwendung des § 17 KFG durch das Reichsgericht	448
a) Grundgedanken zur Anwendung des § 17 KFG	448

b) Die Voraussetzungen des Ausgleichs bei Schädigung eines Dritten.	450
aa) Der Schaden.	450
bb) Die Verursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge bzw. ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder eine Eisenbahn.	450
cc) Die Haltermehrheit.	451
dd) Die Schadenersatzpflicht kraft Gesetz.	451
ee) Der Dritte.	453
c) Die Voraussetzungen des Ausgleichs bei Schädigung eines an der Entstehung des Schadens beteiligten Halters oder Eisenbahnunternehmers.	454
aa) Die allgemeinen Voraussetzungen.	454
bb) Die hypothetische Haftung des geschädigten Halters oder Unternehmers.	455
cc) Der Halter als Betriebstätiger oder Insasse seines Kraftfahrzeugs ...	456
d) Die Durchführung des Ausgleichs.	457
aa) Die Umstände und Verursachungsbeiträge.	457
bb) Die Verteilung des Schadens.	462
e) Die Beweislast.	463
III. Zusammenfassung.	464

3. Abschnitt

Die nachfolgende Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs	466
A. Der Übergang zum Bundesgerichtshof und zum Straßenverkehrsgesetz.	466
B. Die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.	468
I. Die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG.	469
1. Das Kraftfahrzeug.	469
2. „Bei dem Betrieb“ eines Kraftfahrzeugs.	469
3. Die Kausalität zwischen Betrieb und Unfall.	472
4. Der Schaden.	474
5. Der Ersatzberechtigte.	474

6. Der Halter als Ersatzverpflichteter	475
7. Die Beweislast	477
II. Die Haftungsausschlüsse	477
1. Das „unabwendbare Ereignis“ nach § 7 Abs. 2 StVG	478
2. Die Schwarzfahrt nach § 7 Abs. 3 StVG	482
3. Die Ausnahmen von der Haftpflicht nach § 8 und § 8 a StVG	485
III. Die Haftungsausfüllung nach § 9 StVG	488
IV. Der Haftungsausgleich nach § 17 StVG	491
V. Zusammenfassung	493
Ergebnis	495
Anhang	514
Wortlaut des Kraftfahrzeuggesetzes	514
Urteilsverzeichnis	520
Quellenverzeichnis	551
I. Parlamentaria	551
II. Zeitschriften	552
III. sonstige gedruckte Quellen	552
Literaturverzeichnis	553
Sachwortverzeichnis	565