

Schriften zur Rechtsgeschichte

Heft 95

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

OLAF VON GADOW

Die Zählung des Automobils
durch die Gefährdungshaftung

Schriften zur Rechtsgeschichte

Heft 95

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

Gedruckt mit Unterstützung des Förderungs-
und Beihilfefonds Wissenschaft der VG Wort

Die Juristische Fakultät
der Christian-Albrechts-Universität Kiel hat diese Arbeit
im Jahre 2001 als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2002 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme und Druck:
Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin
Printed in Germany

ISSN 0720-7379
ISBN 3-428-10790-X

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 

I. P.

Vorwort

Die vorliegende Untersuchung wurde im Herbst 2001 von der Juristischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel als Dissertation angenommen. Sie geht auf eine Anregung meines Doktorvaters, Herrn Professor Dr. Werner Schubert, zurück, dem ich für die Vergabe der Dissertation, viele wertvolle Hinweise und eine unermüdliche Betreuung während der Bearbeitung sehr herzlich danke. Herrn Professor Dr. Jörn Eckert danke ich für die Bereitschaft, das Zweitgutachten zu erstellen.

Die Untersuchung wäre in dieser Form ohne ausgedehnte Recherchen in der Bibliothek des Bundesgerichtshofes in Karlsruhe nicht möglich gewesen. Mein besonderer Dank gilt daher auch dem Leitenden Direktor der Bibliothek des BGH, Herrn Pannier, und seinen Mitarbeiterinnen. Sie haben mir durch ihre freundliche Unterstützung das Auffinden der untersuchten Urteile wesentlich erleichtert.

Sehr verbunden bin ich Herrn Professor Dr. Landwehr und seinen Mitarbeiterinnen vom Seminar für Deutsche und Nordische Rechtsgeschichte der Universität Hamburg für das während der Erstellung dieser Untersuchung gewährte Refugium.

Mein herzlicher Dank gilt Herrn Udo Franz, durch dessen Unterstützung diese Arbeit erst ermöglicht wurde, meinem Vater Dr. Henning von Gadow, der mir sehr bei ihrem Abschluß geholfen hat und Frau Inken Stephani, die mich mit geduldigem Zuhören, kritischen Diskussionen und wertvollen Anregungen während der Bearbeitung liebevoll begleitete.

Die Arbeit wurde im April 2002 vom Verein Kieler Doctores Juris ausgezeichnet. Diese Auszeichnung ist mir Ehre, Verpflichtung und Ansporn zugleich.

Hamburg, im Juli 2002

Olaf von Gadow

Inhaltsübersicht

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. Jahrhundert	62
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
II. Die Haftung nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes	114
1. Die Entstehungsgeschichte des § 7 KFG	115
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
4. Die Kausalität zwischen Betrieb und Unfall	182

Inhaltsübersicht	11
5. Der Ersatz des Schadens	184
6. Der Ersatzberechtigte	187
7. Der Halter als Ersatzverpflichteter	189
8. Die Beweislast	243
II. Die Haftungsausschlüsse	245
1. Das „unabwendbare Ereignis“ nach § 7 Abs. 2 KFG	246
2. Die „Schwarzfahrt“ nach § 7 Abs. 3 KFG	335
3. Die Ausnahmen von der Haftpflicht nach § 8 KFG	408
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
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
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
A. Archivalische Quellen	551
B. gedruckte Quellen und Zeitschriften	551

Inhaltsübersicht	13
I. Parlamentaria	551
II. Zeitschriften	552
III. sonstige gedruckte Quellen	552
Literaturverzeichnis	553
Sachwortverzeichnis	565

Inhaltsverzeichnis

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

I. 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. Jahrhundert	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 schuldhafte 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

Inhaltsverzeichnis	17
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

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 Sorgfaltsanforderung	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

Inhaltsverzeichnis	23
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

Inhaltsverzeichnis	25
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

Abkürzungs- und Siglenverzeichnis¹

a.A.	anderer Ansicht
AAZ	Allgemeine Automobil-Zeitung
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch für Österreich
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
a.F.	alte Fassung
AG	Aktiengesellschaft
ALR	Preußisches Allgemeines Landrecht
Alt.	Alternative
AMG	Arzneimittelgesetz
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
ArchBürgR.	Archiv für Bürgerliches Recht
Art.	Artikel
ASC	Allgemeiner Schnaufferl-Club
AtG	Atomgesetz
AVG	Versicherungsgesetz für Angestellte
BBergG	Bundesberggesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGB-Gesellschaft	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BNotO	Bundesnotarordnung
Bolze	Die Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen, bearbeitet von A. Bolze
Buchst.	Buchstabe
BUnfFürsG	Gesetz betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen
bzw.	beziehungsweise
CC	Code Civil
DAC	Deutscher Automobil-Club

¹ Abkürzungen und Siglen aus zitierten Originalquellen wurden nicht in das Verzeichnis aufgenommen.

DAR	Deutsches Autorecht
DDR	Deutsche Demokratische Republik
d. h.	das heißt
DJ	Deutsche Justiz
DJZ	Deutsche Juristenzeitung
DR	Deutsches Recht
DRZ	Deutsche Rechts-Zeitschrift
E-RHG	Entwurf des Reichshaftpflichtgesetzes
EE	Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichte, zusammengestellt, bearbeitet und herausgegeben von Georg Eger
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
etc.	et cetera
e. V.	eingetragener Verein
f.	folgende (Seite / Nummer / etc.)
ff.	folgende (Seiten / Nummern / etc.)
GBL.DDR	Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GenTG	Gentechnikgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Gruchot	Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts, begründet von Gruchot
GrünhZ.	Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, herausgegeben von C. S. Grünhut
GUUnfFürsG	Gesetz betreffend die Unfallfürsorge für Gefangene
HpflG	Haftpflichtgesetz
Hrsg.	Herausgeber
JA	Juristische Arbeitsblätter
Jg.	Jahrgang
Jhdt.	Jahrhundert
Jherings Jahrbücher	Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen Rechts und deutschen Privatrechts sowie Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift – Organ des Deutschen Anwalt-Vereins
JZ	Juristenzeitung
KAC	Kaiserlicher Automobil-Club
Kap.	Kapitel
KFG	Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
KFZ	Kraftfahrzeug
KG	Kommanditgesellschaft
km/h	Kilometer pro Stunde
Leg.	Legislaturperiode
LKW	Lastkraftwagen

LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MFG	Schweizerisches Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr
MMV	Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein
MüKo	Münchener Kommentar
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
n.F.	neue Fassung / neue Folge
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NW RG	Nachschlagewerk des Reichsgerichts
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OAG	Ober-Appellations-Gericht
ÖGBI.	Bundesgesetzblatt für die Österreichischen Staaten
OG	Obergericht
OHG	Oberhofgericht / Offene Handelsgesellschaft
OLG	Oberlandesgericht
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen
OR	Schweizerisches Obligationenrecht
ÖRGBI.	Reichsgesetzblatt für die Österreichischen Staaten
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
PrEG	Preußisches Eisenbahngesetz
ProdHaftG	Produkthaftungsgesetz
Protokolle II	Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches, Berlin 1899
PS	Pferdestärke
RdK	Recht des Kraftfahrers
Recht	Das Recht – Rundschau für den deutschen Juristenstand
Rehbein	Die Entscheidungen des vormaligen Preußischen Ober-Tribunals auf dem Gebiet des Civilrechts, herausgegeben von H. Rehbein
Reichsbahn	Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn und der Reichsautobahnen
REinhG	Gesetz zur Wiederherstellung der Rechtseinheit
RFürsVO	Verordnung über die Fürsorgepflicht
RG	Reichsgericht
RGBI.	Reichsgesetzblatt
RGSt	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RheinArch.	Archiv für das Civil- und Criminal-Recht der Königlich Preußischen Rheinprovinzen, Neue Folge, I. Abteilung
RHG	Reichshaftpflichtgesetz
Rn.	Randnummer

ROHG	Reichs-Oberhandelsgericht
ROHGE	Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts
Römer	Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck in Frankfurter Rechtssachen, herausgegeben von Johann Jacob Römer
RVO	Reichsversicherungs-Ordnung
S.	Seite / Satz
Sachgeb.	Sachgebiet
scil.	scilicet (es ist erlaubt zu wissen – mit nachfolgender Erklärung)
Sess.	Session
SeuffArch.	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten
Soergel	Rechtsprechung (Jahrgang) zum gesamten Zivil-, Handels- und Prozeßrecht des Reiches und der Bundesstaaten
SS	Schutzstaffel, Sonderkommando der Geheimen Staatspolizei
StenBer. RT d. NB.	Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags des Norddeutschen Bundes
StenBer. RT	Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags
StriethArch.	Archiv für die Rechtsfälle, die zur Entscheidung des königlichen Obertribunals gelangt sind, herausgegeben von Theodor Striethorst
StVG	Straßenverkehrsgesetz
SVG	Schweizerisches Bundesgesetz über den Straßenverkehr
u. a.	unter anderem
UmweltHG	Umwelthaftungsgesetz
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
usw.	und so weiter
v.	vom / von / vor
v. / n. Chr.	vor / nach Christi Geburt
v.a.	vor allem
VAE	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen
VersR	Versicherungsrecht
vgl.	vergleiche
Vorbem.	Vorbemerkung
VR	Verkehrsrechtliche Rundschau
VRS	Verkehrsrechtssammlung
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
WarnRspr.	Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts, soweit sie nicht in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt ist, herausgegeben von Dr. Otto Warneyer
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z. B.	zum Beispiel
ZGB	Schweizerisches Zivilgesetzbuch

ZGB-DDR	Zivilgesetzbuch der Deutschen Demokratischen Republik
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht
Ziff.	Ziffer
ZNR	Zeitschrift für Neuere Rechtsgeschichte
ZRG Germ. Abt.	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung

Einleitung

Das 19. Jahrhundert brachte Deutschland tiefgreifende Veränderungen. Ausgehend von der französischen Revolution 1789 und dem Ende der napoleonischen Kriege zerfiel das alte Reich und es entwickelte sich die bürgerliche Gesellschaft. Insbesondere Preußen war in der ersten Hälfte des Jahrhunderts Vorreiter dieser Entwicklung mit seinen Reformen, wie etwa der Bauernbefreiung, der Einführung der Gewerbefreiheit, der Gemeindeselbstverwaltung und der Schul- und Wehrpflicht sowie der Humboldt'schen Hochschulreform. Die staatliche Einflußnahme auf die Lenkung der Wirtschaft nahm nach der Lehre Adam Smiths vom „Reichtum der Nationen“ ab. Insbesondere dieser staatliche Rückzug aus dem Wirtschaftsleben und die Freisetzung der Bauern bereiteten einen fruchtbaren Boden für die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit großen Schritten einsetzende Industrialisierung. Ihr technischer Beginn wurde durch die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt 1769 markiert.

Die Entwicklung des Rechts, insbesondere des Zivilrechts, konnte zunächst mit diesen Veränderungen nicht Schritt halten. Zwar hatte bereits im Jahre 1814 der Heidelberger Professor für Römisches Recht, Justus Thibaut, mit seiner Schrift „Über die Nothwendigkeit eines allgemeinen bürgerlichen Rechts für Deutschland“ von den Landesfürsten der Einzelstaaten gefordert, ein einheitliches Rechtssystem für das gesamte deutsche Volk zu schaffen. Dieser Gedanke hat sich allerdings lange Zeit nicht durchgesetzt. Zum einen widersprach die Idee eines einheitlichen Rechts dem konservativen Partikularismus. Zum anderen schloß sich die Mehrheit der Juristen Friedrich Carl von Savigny an, der sich in seiner Gegenschrift „Vom Beruf unserer Zeit für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft“ aus demselben Jahr vehement gegen eine solche Entwicklung aussprach. Deutschland blieb daher bis an das Ende des Jahrhunderts in rechtlicher Hinsicht ein Flickenteppich. In einigen Landesteilen galten Kodifikationen wie beispielsweise in Preußen das Preußische Allgemeine Landrecht von 1794 (ALR), in Österreich das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch von 1811 (ABGB) und in einigen ehemals französisch besetzten Teilen der Code Civil von 1804 (CC). In den übrigen Gebieten Deutschlands blieb es dagegen bei der Weitergeltung des römisch-rechtlich geprägten Gemeinen Rechts. Die Rechtswissenschaft ließ die bestehenden Zivilrechtskodifikationen meist unbeachtet und beschäftigte sich unter der geistigen Führung Savignys vor allem mit dem römischen Recht. Als Pandektenrecht erlebte es seine Renaissance und prägte, bis heute spürbar, auch das Bürgerliche Gesetzbuch von 1900 (BGB).

Der Rückgriff auf das antike Recht der römischen Gelehrten vermochte jedoch manche aktuellen juristischen Probleme des 19. Jahrhunderts nur unvollkommen

zu lösen. Dies galt insbesondere für den Bereich des Verkehrswesens. Die justinianischen Kodifikationen kannten zwar Fuhrwerke und Schiffe. Als deren Antrieb waren aber nur Menschen, Tiere oder Naturkräfte in Frage gekommen. Auch die bereits bestehenden Kodifikationen in Preußen, Österreich und den sogenannten linksrheinischen Gebieten gingen nur von den Ende des 18. Jahrhunderts bekannten Fahrzeugen aus. Das 19. Jahrhundert bescherte der Gesellschaft aber gleich zwei völlig neuartige Transportmittel, die im Hinblick auf die Funktionsweise ihres Antriebs, ihre Geschwindigkeit, ihre Transportmöglichkeiten und nicht zuletzt ihre Gefahren für Insassen und die Allgemeinheit bislang unbekannte Maßstäbe setzten – die Eisenbahn und das Automobil.

Bereits die Eisenbahn veränderte das allgemeine Verkehrsbewußtsein der Bevölkerung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts maßgeblich. Längere Strecken waren nunmehr in verhältnismäßig kurzer Zeit zu überwinden und angesichts der Eignung zum Massentransportmittel war die Nutzung der Eisenbahn als Verkehrsmittel nicht nur ein Luxusgut der Begüterten. Zum ersten Mal entwickelte sich das gesellschaftliche Bedürfnis nach Mobilität, auch wenn diese noch an Schienenwege und Fahrpläne gebunden war. Auch über den Faktor Mobilität hinaus veränderte die Eisenbahn das Leben vieler Menschen. Beim Überqueren von Schienenwegen mußte nun plötzlich ein bisher nicht vorhandenes Verkehrsmittel beachtet werden, Gleiskörper stellten ein Problem für Fuhrwerke dar und Anwohner von Zugstrecken hatten mit Erschütterungen des Bodens, Lärm, Rauch und Funkenflug zu kämpfen. Wegen der Bindung der Eisenbahn an die Schiene war ihr Einfluß auf das Verkehrswesen des 19. Jahrhunderts jedoch noch relativ überschaubar. Das galt ebenso für die damit zusammenhängenden rechtlichen Probleme.

Dies änderte sich mit der gegen Ende des 19. Jahrhunderts allmählich einsetzenden Verbreitung des Automobils. Der Motorwagen war so schnell wie die Eisenbahn, flexibler einsetzbar und in seiner Bewegung frei. Es mußte nach seiner Verbreitung auf allen Wegen und aus jeder Richtung mit ihm gerechnet werden. Schon aus diesen Gründen beeinflusste das Automobil daher die Umwelt und den Alltag im Verkehrsleben in einem viel stärkeren Maße, als dies die Eisenbahn jemals getan hatte.

Darüber hinaus handelte es sich bei dem beginnenden Kraftfahrzeugverkehr um eine sehr individuelle Form der Fortbewegung. Schwierigkeiten auch jenseits des Problems der Eingliederung des Automobils in den bestehende Straßenverkehr waren daher vorgezeichnet. „Rücksichtslose Autoraserei“ und „Rowdytum im Straßenverkehr“ waren häufige Klagen gegen das Automobil an sich, richteten sich in der Sache aber eigentlich gegen Fahrer und Halter des neuen Verkehrsmittels. Das allgemeine wie insbesondere auch das haftungsrechtliche Konfliktpotential dieses neuen Verkehrsmittels umfaßte also über den „Faktor Kraftfahrzeug“ als gefährliches technisches Objekt hinaus auch den „Faktor Mensch“ in seiner individuellen Vielfältigkeit.

Da die Vorarbeiten zum BGB zu einer Zeit begonnen hatten, in der das Automobil noch keine Bedeutung hatte und seine zukünftige Entwicklung kaum vorherzusehen war, fanden die Probleme seiner Nutzung keinen Eingang in diese, vor allem in seiner abstrakten Vollständigkeit beeindruckende Kodifikation. Zu der rechtlichen Erfassung insbesondere der Haftungsproblematik rund um das neue Verkehrsmittel bedurfte es daher einer spezialgesetzlichen Regelung außerhalb des Systems des BGB. Für die Eisenbahn war entsprechendes bereits mit dem Preußischen Eisenbahngesetz von 1838 (PrEG) und dem Reichshaftpflichtgesetz von 1871 (RHG) geschehen. Für das Automobil übernahm das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 03. 05. 1909 (KFG) diese Aufgabe.

Zwar beanspruchten die Haftungsregeln der §§ 7 ff. KFG keine alleinige Gültigkeit. Daneben waren insbesondere die deliktischen Regeln des BGB weiter anwendbar. Anders als die verschuldensabhängige deliktische Haftung des BGB basierte die Verantwortlichkeit des Kraftfahrzeughalters nach dem KFG jedoch auf dem Gedanken der Gefährdungshaftung. Diesen hatte bereits § 1 RHG für die Eisenbahn reichsweit eingeführt. Dennoch trat der so andersartige Mechanismus der Gefährdungshaftung in der Rechtspraxis erst durch die massenhafte Verbreitung des Automobils aus dem Schatten der römisch-rechtlichen Verschuldenshaftung. Denn Kraftfahrzeugunfälle und die damit zusammenhängenden Haftungsfragen betrafen regelmäßig gerade auch Privatpersonen in ihrer alltäglichen Lebenssituation. Die Haftung nach § 7 KFG war also anders als die nach § 1 RHG für die breite Bevölkerung von hoher praktischer Bedeutung. Gerade am Beispiel des § 7 KFG läßt sich daher die Aufnahme und Anwendung des im deutschen Zivilrecht eher die Ausnahme bildenden Prinzips der Gefährdungshaftung besonders deutlich verfolgen.

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die Rechtsprechung des Reichsgerichts, die sich mit der Erfassung der Gefahren des automobilen Straßenverkehrs durch das Prinzip der Gefährdungshaftung und der Beantwortung seiner haftungsrechtlichen Fragestellungen mit Hilfe der §§ 7 ff. KFG beschäftigt.

Der Anlaß für die Analyse der reichsgerichtlichen Rechtsprechung ist das Auffinden der „Sammlung sämtlicher Erkenntnisse des Reichsgerichts in Zivilsachen“. Diese Sammlung war aus der Bibliothek des Reichsgerichts nach 1949 in die des Obersten Gerichts der Deutschen Demokratischen Republik gelangt und wurde erst nach Inkrafttreten des Einigungsvertrages im Jahre 1991 in die Bibliothek des Bundesgerichtshofs in Karlsruhe überführt.¹ In ihr sind alle Entscheidungen des Reichsgerichts von Oktober 1879 bis Anfang 1945 enthalten. Da ein großer Teil dieser Entscheidungen entweder nur auszugsweise oder überhaupt nicht veröffentlicht wurde und mangels Zugänglichkeit in den Jahren zwischen 1945 und 1991 der Forschung nicht zur Verfügung stand, konnte bislang keine exakte Analyse der Erkenntnisse des Reichsgerichts durchgeführt werden. Die vorliegende Arbeit holt dies für die Gefährdungshaftung nach den §§ 7 ff. KFG nach.

¹ *Schubert, Erkenntnisse*, S. 1.