

**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 Iuris ausgezeichnet. Diese Auszeichnung ist mir Ehre, Verpflichtung und Ansporn zugleich.

Hamburg, im Juli 2002

*Olaf von Gadow*



# Inhaltsübersicht

Einleitung .....	31
------------------	----

## *1. Abschnitt*

<b>Die Erfassung der Risiken des automobilen Verkehrs durch das Prinzip der Gefährdungshaftung</b>	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*

<b>Die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters in der Rechtsprechung des Reichsgerichts</b>	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*

<b>Die nachfolgende Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs</b>	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
<b>Ergebnis</b> .....	495
<b>Anhang</b> .....	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
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>553</b>
<b>Sachwortverzeichnis</b> .....	<b>565</b>



# Inhaltsverzeichnis

Einleitung .....	31
------------------	----

## *I. Abschnitt*

<b>Die Erfassung der Risiken des automobilen Verkehrs durch das Prinzip der Gefährdungshaftung</b> .....	<b>36</b>
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>B. Die Haftungsausfüllung .....</b>	<b>415</b>
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
<b>C. Der Haftungsausgleich .....</b>	<b>445</b>
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

<b>Die nachfolgende Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs</b> .....	<b>466</b>
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
<b>Ergebnis</b> .....	495
<b>Anhang</b> .....	514
Wortlaut des Kraftfahrzeuggesetzes .....	514
Urteilsverzeichnis .....	520
Quellenverzeichnis .....	551
I. Parlamentaria .....	551
II. Zeitschriften .....	552
III. sonstige gedruckte Quellen .....	552
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	553
<b>Sachwortverzeichnis</b> .....	565

## Abkürzungs- und Siglenverzeichnis<sup>1</sup>

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

---

<sup>1</sup> 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.<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> *Schubert, Erkenntnisse*, S. 1.