

06/2023

26. Jahrgang
Seiten 357 - 428

IHR EXAMENSWISSEN EXAMENSRELEVANTE ENTSCHEIDUNGEN KLAUSURTYPISCH AUFBEREITET

ZIVILRECHT

- Anhänger als Gefahrenquelle: Reichweite der Gefährdungshaftung gem. § 19 I S. 1 StVG
- kompakt: Elektroroller nicht (mehr) in Betrieb, wenn entnommene Batterie beim Laden explodiert!
- kompakt: Klauselumschreibung bei Rechtsnachfolge: auch im Rahmen des § 566 BGB?

STRAFRECHT

- Aussetzung mit Todesfolge, § 221 I Nr. 2, III StGB: Anforderungen an die Obhutspflicht

ÖFFENTLICHES RECHT

- Twitter: Anforderungen an die Gebote der Richtigkeit und Sachlichkeit bei polizeilichen Tweets

EXAMENSREPORT - TERMIN 2023-I

- Zivilrecht
- Strafrecht
- Öffentliches Recht

HEMMER.LIFE

- „Erfolg ist kein Zufall“ - Die Tipps der Examensbesten! Leo Sailer im Interview



AKTUELL

FALLORIENTIERT

PROFESSIONELL

E-BOOK LIFE&LAW JUNI 2023

Autoren: Tyroller/Berberich/d'Alquen/Grieger

INHALTSVERZEICHNIS

ZIVILRECHT

1 ANHÄNGER ALS GEFAHRENQUELLE: REICHWEITE DER GEFÄHRDUNGSHAFTUNG GEM. § 19 I S. 1 STVG

A) Sounds

B) Problemaufriss

C) Lösung

I. Anspruch aus § 19 I S. 1 StVG

1. H ist Halter eines Anhängers i.S.d. Norm

2. Unfall „bei Betrieb“ des Anhängers?

a) Definition des Merkmals „bei Betrieb“

b) **Problem:** Anhänger durch verkehrswidriges Verhalten eines Dritten ins Rollen gebracht

II. Andere Ansprüche

III. Endergebnis

D) Kommentar

E) Wiederholungsfrage

F) Zur Vertiefung

BGH, URTEIL VOM 24.01.2023, AZ. VI ZR 1234/20 = JURISBYHEMMER

2 KOMPAKT: ELEKTROROLLER NICHT (MEHR) IN BETRIEB, WENN ENTNOMMENE BATTERIE BEIM LADEN EXPLODIERT!

A) Sound

B) Lösung

I. Anspruch aus § 7 I StVG

1. H ist Halter des Rollers

2. Problem: „bei Betrieb“?

a) Irrelevant, dass Roller im Zeitpunkt der Schädigung nicht genutzt wurde

b) Aber: kein Zusammenhang mit Betriebseinrichtung des Rollers

II. Ergebnis

BGH, BESCHLUSS VOM 15.12.2021, AZ. VII ZB 38/20 = NJW-RR 2022, 736 = JURISBYHEMMER

3 KOMPAKT: KLAUSELUMSCHREIBUNG BEI RECHTSNACHFOLGE: AUCH IM RAHMEN DES § 566 BGB?

A) Sound

B) Lösung

I. TitelumSchreibung auf K

1. Fall der Rechtsnachfolge nach BGH zwar (-)
2. Aber: § 727 I ZPO gilt analog

II. Ergebnis

STRAFRECHT

4 AUSSETZUNG MIT TODESFOLGE, § 221 I NR. 2, III STGB: ANFORDERUNGEN AN DIE OBHUTS-PFLICHT

A) Sound

B) Problemaufriss

C) Lösung

Strafbarkeit von A

Strafbarkeit gem. § 221 I Nr. 2, III StGB

I. Tatbestand

1. Grundtatbestand, § 221 I Nr. 2 StGB
 - a) Objektiver Tatbestand
 - b) Subjektiver Tatbestand

2. Erfolgsqualifikation, § 221 III StGB

II. Rechtswidrigkeit

III. Schuld

IV. Ergebnis und Konkurrenzen

Strafbarkeit von B

I. Strafbarkeit gemäß § 221 I Nr. 2, III StGB

II. Strafbarkeit gemäß § 323c I StGB

III. Ergebnis

D) Kommentar

E) Wiederholungsfrage

F) Zur Vertiefung

ÖFFENTLICHES RECHT

5 TWITTER: ANFORDERUNGEN AN DIE GEBOTE DER RICHTIGKEIT UND SACHLICHKEIT BEI POLIZEILICHEN TWEETS

A) Sound

B) Problemaufriss

C) Lösung

I. Sachentscheidungs Voraussetzungen

1. Eröffnung des Verwaltungsrechtswegs
2. Zuständigkeit des Gerichts
3. Statthafte Klageart
4. Klagebefugnis, § 42 II VwGO analog
5. Feststellungsinteresse, § 43 I VwGO
6. Sonstige Sachentscheidungs Voraussetzungen

II. Begründetheit

1. Schutzbereich
2. Eingriff
3. Rechtfertigung
 - a) Ermächtigungsgrundlage
 - b) Anforderungen an staatliches Informationshandeln

III. Ergebnis

D) Kommentar

E) Wiederholungsfragen

F) Zur Vertiefung

EXAMENSREPORT, TERMIN 2023-I

A) Zivilrecht

Klausur Nr. 1

Klausur Nr. 2

Klausur Nr. 3

B) Strafrecht:

Klausur Nr. 4:

C) Öffentliches Recht:

Klausur Nr. 5:

Klausur Nr. 6:

HEMMER.LIFE

ZIVILRECHT

BGH, URTEIL VOM 07.02.2023, VI ZR 87/22 = JURISBYHEMMER

1 ANHÄNGER ALS GEFÄHRENQUELLE: REICHWEITE DER GEFÄHRDUNGSHAFTUNG GEM. § 19 I S. 1 STVG

+++ Haftung für am Straßenrand abgestellten Anhänger +++ Reichweite der Betriebsgefahr +++ § 19 I S. 1 StVG +++

Sachverhalt (leicht verkürzt): Der Pkw-Anhänger des H war am Straßenrand ordnungsgemäß abgestellt.

X befährt die entsprechende Straße mit seinem Pkw. Er verliert die Kontrolle über sein Fahrzeug und fährt gegen den Anhänger des H. Dieser gerät durch den Aufprall ins Rollen und stößt gegen das Gebäude des G. Dadurch entsteht dem G ein Sachschaden.

Besteht dem Grunde nach ein Anspruch des G gegen H auf Schadensersatz?

A) Sounds

1. Ein Anhänger kann sich auch dann noch in Betrieb i.S.d. § 19 I S. 1 StVG befinden, wenn er ordnungsgemäß am Straßenrand abgestellt wurde.
2. Gerät ein Anhänger ins Rollen und führt dies zu Schäden Dritter, realisiert sich die einem Anhänger innewohnende Betriebsgefahr auch dann, wenn das Ingangsetzen des Hängers auf schuldhaftem Verhalten eines Kfz-Fahrers beruhte.
3. Dieser Umstand lässt die Betriebsgefahr nicht entfallen, kann sich jedoch im Rahmen des Gesamtschuldnerausgleichs auswirken.

B) Problemaufriss

Der Fall befasst sich mit dem eher seltenen Fall der Gefährdungshaftung der Halter von Anhängern.

Typischerweise dürfte ein Anhänger in ein Unfallgeschehen involviert sein, während er von einem Kfz gezogen wird. Dies ist aber keine Haftungsvoraussetzung. Ein Anhänger stellt eine eigenständige Gefahrenquelle dar, für welche verschuldensunabhängig gehaftet wird, wenn sich die Betriebsgefahr eines Anhängers verwirklicht hat.

Auch wenn ein Anhänger nicht durch Motorkraft (eines Kfz) bewegt wird, können sich aus seinen Betriebsvorrichtungen unvorhersehbare Schadenssituationen entwickeln, für die der Gesetzgeber meinte, eine (eigenständige) Gefährdungshaftung normieren zu müssen.

Diese Haftung wurde erstmals mit der am 01.08.2002 in Kraft getretenen Schadensersatzrechtsreform in § 7 I StVG a.F. gesetzlich festgeschrieben. Hintergrund der Normierung waren Fälle, in denen jemand durch einen Anhänger verletzt wurde, das Unfallopfer ggfs. zwar das Kennzeichen des Anhängers, nicht aber jenes des Kfz erkennen konnte. Konnte der Halter des Fahrzeugs, welches den Anhänger gezogen hatte, nicht anderweitig ermittelt werden, bestand vor dem 01.08.2002 keine Gefährdungshaftung.

Auch wenn der Anhänger in diesen Fällen durch ein Kfz gezogen wurde, hat der Gesetzgeber die Haftung nicht auf Fälle beschränkt, in denen der Anhänger durch ein Kfz gezogen wurde. Schon die Formulierung in § 7 I StVG a.F. lautete insoweit: „oder durch einen Anhänger, der dazu bestimmt ist, von einem Kfz gezogen zu werden,“.

Anmerkung: Spätestens seit 2002 ist daher auch die sog. maschinentechnische Auffassung durch den Gesetzgeber

widerlegt. Diese ging davon aus, dass sich ein Kfz nur dann in Betrieb befinde, wenn es durch Motorkraft bewegt wird. Offenbar sieht der Gesetzgeber aber in einem Kfz auch dann eine Gefahrenquelle, für welche verschuldensunabhängig gehaftet werden soll, wenn der Motor ausgeschaltet ist. Andernfalls ließe sich eine Haftung für Anhänger dogmatisch überhaupt nicht rechtfertigen.

Überzeugender ist und war demgegenüber die betriebstechnische Auffassung, die darauf abstellt, ob sich bei dem Unfallgeschehen Gefahren realisieren, wegen derer die Vorschrift erlassen wurde.

Der BGH hat sich in den vergangenen Jahren wiederholt zur Reichweite dieser sog. Betriebsgefahr von Kfz geäußert und dabei ein sehr weites Verständnis des Begriffs artikuliert.¹

Mit Wirkung zum 14.07.2020 wurde die Anhängerhaftung aus § 7 StVG herausgelöst und in §§ 19, 19a StVG eigenständig geregelt.

Die o.g. Formulierung wurde aus § 7 I StVG a.F. in § 19 I S. 1 StVG übernommen. Zusätzlich ergibt sich aus § 19 VI StVG klarstellend, dass eine Haftung des Halters eines Anhängers nicht zwingend voraussetzt, dass der Anhänger mit einem Zugfahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls verbunden ist.

Hintergrund der Neuregelung war ein Urteil des BGH aus dem Jahr 2010.² In diesem Fall wurde jemand durch einen von einem Kfz gezogenen Anhänger verletzt. Kfz und Anhänger waren bei verschiedenen Versicherungen haftpflichtversichert. Der BGH hatte im Innenverhältnis der beiden Halter (bzw. Versicherungen) zueinander eine Haftungsquote von 50 zu 50 angenommen (bzw. die Annahmen der Instanzgerichte bestätigt), was nach der alten Rechtslage möglich war.

Der Gesetzgeber wollte im Verhältnis dieser Halter zueinander jedoch grundsätzlich eine alleinige Verantwortlichkeit des Halters des Kfz sicherstellen und hat dies nun gesetzlich verankert, vgl. § 19 IV S. 2 StVG.

Nur wenn durch den Anhänger eine höhere Gefahr geschaffen wurde als durch das Zugfahrzeug allein, soll eine Quotelung stattfinden, vgl. § 19 IV S. 3 StVG. Dabei wirkt jedoch allein der Umstand, dass der (sich schädigend auswirkende) Anhänger gezogen wird, noch nicht gefahrerhöhend, vgl. § 19 IV S. 4 StVG. Es muss also für eine Quotelung eine spezifische Anhängergefahr schadenstiftend gewesen sein, wie etwas das Lösen eines Rades.

§ 19a I StVG regelt sodann die Haftung des Führers eines Anhängers. Verleiht der Halter also seinen Anhänger an einen anderen, haftet dieser für einen Unfall im Gespannbetrieb ggfs. als Halter des Zugfahrzeugs gem. § 7 I StVG und als Führer des Anhängers gem. § 19a I StVG. Daneben haftet der Halter des Anhängers gem. § 19 I S. 1 StVG. Fallentscheidend wäre die Führerhaftung gem. § 19a I StVG wiederum jedoch nur dann, wenn Halter des Zugfahrzeugs ein anderer als der Führer ist bzw. wenn sich der Anhänger gar nicht im Gespannbetrieb befindet (vgl. § 19a III i.V.m. § 19 VI StVG).

Letzteres wäre etwa der Fall, wenn der Führer des Anhängers diesen abgekoppelt hat und die Betriebsgefahr sich so dann noch auswirkt.

Im vorliegenden Fall geht es insbesondere um die Reichweite der Betriebsgefahr eines Anhängers, der im Zeitpunkt des Unfalls nicht mit einem Zugfahrzeug verbunden ist. Diese Fragestellung ist durch die Neuregelungen im StVG nicht beeinflusst. Der Fall spielte unter Geltung des alten Rechts. Die Lösung in der Life&LAW orientiert sich selbstverständlich an der aktuellen Gesetzeslage.

Schon in einem Urteil aus dem Jahr 2018 hatte der BGH sich mit der Reichweite der Betriebsgefahr eines Anhängers auseinandergesetzt. Dort war der Anhänger eines Sattelzuges auf dem Betriebsgelände des Halters abgestellt worden, allerdings in einem Bereich, in dem auch Kundenverkehr stattfand, so dass sich der Anhänger räumlich (!) noch nicht außer Betrieb befand. Es kam zu sturmartigen Böen, die den Anhänger gegen ein anderes parkendes Fahrzeug drückten. Hier bejahte der BGH ebenfalls die Realisierung einer Betriebsgefahr, weil der Anhänger bauartbedingt besonders windanfällig sei und sich so das spezifische Betriebsrisiko realisiert habe.³

C) Lösung

Zu prüfen ist ein Anspruch des G gegen H auf Schadensersatz wegen der Gebäudeschäden, die auf den Aufprall des Anhängers des H zurückzuführen sind.

I. Anspruch aus § 19 I S. 1 StVG

1 Vgl. exemplarisch **Life&LAW 02/2021, 86 ff.** = [jurisbyhemmer](#) zur Haftung für Schäden, die aufgrund eines Motorbrandes eines nach einem Unfall abgeschleppten Fahrzeugs entstanden waren.

2 Urteil vom 27.10.2010, AZ IV ZR 279/08 = [jurisbyhemmer](#).

3 BGH, **Life&LAW 07/2020, 456 ff.** = [jurisbyhemmer](#). Man ist zunächst geneigt, die Haftung sodann wiederum nach §§ 19 I S. 2, 7 II StVG entfallen zu lassen. Das wäre aber widersprüchlich. Umstände, die zur Annahme höherer Gewalt führen, können nur solche sein, die gerade nicht zum Betriebsrisiko des Fahrzeugs gehören, für welches gehaftet wird!

Ein Anspruch könnte sich aus § 19 I S. 1 StVG ergeben. Dann müsste H Halter des betroffenen Anhängers sein; zudem müsste die Schädigung des Gebäudes des G bei Betrieb des Anhängers erfolgt sein.

1. H ist Halter eines Anhängers i.S.d. Norm

Halter ist derjenige, der ein Kfz bzw. einen Anhänger für eigene Rechnung in Gebrauch hat, also die tatsächliche Gewalt dauerhaft ausübt. Davon ist bei H auszugehen. Zudem ist davon auszugehen, dass es sich um einen Anhänger handelt, der dafür vorgesehen ist, von einem Zugfahrzeug gezogen zu werden.

2. Unfall „bei Betrieb“ des Anhängers?

Fraglich ist, ob die Schädigung auch bei Betrieb des Anhängers stattgefunden hat.

a) Definition des Merkmals „bei Betrieb“

Das Merkmal „bei Betrieb“ ist entsprechend des umfassenden Schutzzwecks der Norm weit auszulegen. Die Haftung nach § 19 I S. 1 StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Anhängers erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird.

Die Vorschrift will daher – wie § 7 I StVG – alle durch den Kfz-Verkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein Schaden ist demgemäß bereits dann bei Betrieb eines Kfz bzw. Anhängers entstanden, wenn sich in ihm die vom Anhänger ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung ein Schadensgeschehen durch den Anhänger mitgeprägt worden ist.

Erforderlich ist dabei stets, dass es sich bei dem Schaden, für den Ersatz verlangt wird, um eine Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll; die Schadensfolge muss in den Bereich der Gefahren fallen, um derentwillen die Rechtsnorm erlassen worden ist.

Anmerkung: Mit anderen Worten: Die Gefährdungshaftung muss gerechtfertigt werden. Also muss hinterfragt werden, warum der Gesetzgeber diese angeordnet hat und ob sich diese Begründung in dem konkreten Unfallgeschehen wiederfindet. Sonst wäre die Gefährdungshaftung nicht gerechtfertigt.

Für die Zuordnung zur Betriebsgefahr kommt es damit grundsätzlich maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kfz steht.

Der Betrieb dauert dabei an, solange der Fahrer das Fahrzeug im Verkehr belässt und die dadurch geschaffene Lage fortbesteht. Dies gilt in gleicher Weise für Anhänger i.S.d. § 19 I S. 1 StVG.

Anmerkung: Es ist ein weit verbreiteter Irrglaube, dass das ordnungsgemäße Abstellen eines Fahrzeugs gleichsam automatisch die Betriebsgefahr des Fahrzeugs entfallen lässt!

Der streitgegenständliche Schaden ist dadurch verursacht worden, dass der auf der Straße abgestellte und infolge eines Anstoßes durch ein Drittfahrzeug ins Rollen geratene Anhänger gegen das Gebäude des G geprallt ist. In dem Geschehen hat sich die aus der Konstruktion des Anhängers resultierende Gefahr einer unkontrollierten Bewegung durch Einwirkung von Fremdkraft verwirklicht, die durch das Abstellen des Anhängers im öffentlichen Verkehrsraum noch nicht beseitigt war.

b) Problem: Anhänger durch verkehrswidriges Verhalten eines Dritten ins Rollen gebracht

Diese Gefahr wird nach den o.g. Grundsätzen vom Schutzzweck der Norm des § 19 I S. 1 StVG erfasst.

Eine Zurechnung zur Betriebsgefahr ist auch nicht deshalb zu verneinen, weil der Fahrer des Pkw, der die Kontrolle über das von ihm geführte Fahrzeug verloren hatte, das Unfallgeschehen maßgeblich bestimmt hat.

Diesem Umstand kann bei der Abwägung der Verursachungs- und Verschuldensbeiträge im Rahmen eines etwaigen Gesamtschuldnerausgleichs der Schädiger Bedeutung zukommen. Es rechtfertigt aber nicht die Annahme, dass es an dem im Rahmen der Gefährdungshaftung erforderlichen Zurechnungszusammenhang zwischen dem Gebäudeschaden und dem Betrieb des Anhängers fehlt.

Anmerkung: Der BGH erwähnt in diesem Zusammenhang die §§ 426 I, 254 BGB. Das ist missverständlich, weil der Ausgleich im StVG speziell geregelt ist. Selbst wenn man von § 426 I BGB ausgeht, wäre § 17 I StVG (i.V.m. § 19 VI StVG) eine andere Bestimmung i.S.d. Norm.

Dabei geht es sodann um die Abwägung der Betriebsgefahren der beteiligten Kfz. Und die wiederum wird auch bestimmt durch ein schuldhaftes Verhalten auf Seiten der beteiligten Fahrzeugführer. Für das Verhältnis zwischen dem Halter eines Kfz und dem Halter eines Anhängers gilt gem. § 19 VI StVG wiederum § 17 StVG.⁴ Und da wäre es im vorliegenden Fall sehr gut vertretbar, auf Seiten des H ein unabwendbares Ereignis zu bejahen. Das ist aber strikt zu trennen von der Frage, ob sich im Außenverhältnis die Betriebsgefahr des Anhängers verwirklicht hat. Und davon geht der BGH mit nachvollziehbarer Begründung trotz des beschriebenen Geschehens aus.

Es hat sich auch kein von der Betriebsgefahr zu trennender Gefahrenkreis verwirklicht, durch welchen der Kausalverlauf ggfs. durchbrochen wäre. Denn der Gebäudeschaden steht bei wertender Betrachtung auch nicht lediglich in einem nur „äußerlichen“, gleichsam „zufälligen“ Zusammenhang mit der von dem Anhänger ausgehenden Gefahr.

Diese Gefahr wird aufgrund der fehlenden eigenen Motorkraft insbesondere dadurch geprägt, dass sich der Anhänger unkontrolliert in Bewegung setzen kann. Dass dieses „Inbewegungsetzen“ durch ein äußeres „Anschieben“ erfolgte, bleibt unberücksichtigt. Andernfalls wäre eine Haftung für Anhänger, die sich nicht im Gespannbetrieb befinden, kaum jemals denkbar. Wird ein Anhänger demnach infolge eines Anstoßes durch ein Drittfahrzeug in Bewegung versetzt und beschädigt im Rollvorgang ein Gebäude, verwirklicht sich eine typische Gefahrenquelle des Straßenverkehrs, die bei wertender Betrachtung vom Schutzzweck des § 19 I S. 1 StVG erfasst wird.

Es handelt sich um eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos halten will.

Anmerkung: Das wäre bei einem ordnungsgemäß geparkten Fahrzeug auch nicht anders zu beurteilen. Gegenbeispiel: Jemand entfacht in der Nähe eines Kfz einen Brand, der auf das Fahrzeug übergreift, wodurch es wiederum zu Schädigungen anderer Sachen kommt. Hier kann argumentiert werden, dass das Fahrzeug nur zufällig als „Brandbeschleuniger“ fungiert, sich aber keine Gefahren realisieren, die vom Schutzzweck erfasst wären.⁵ Gleiches würde dann auch beim Inbrandgeraten eines Anhängers gelten.

II. Andere Ansprüche

Eine deliktische Haftung des H nach § 823 I BGB kommt demgegenüber nicht in Betracht, da der Anhänger ordnungsgemäß am Straßenrand abgestellt worden war und es damit an einer rechtswidrigen und schuldhaften deliktischen Handlung fehlt.

III. Endergebnis

G hat dem Grunde nach einen Anspruch gegen H auf Ersatz der ihm entstandenen Schäden gem. § 19 I S. 1 StVG. H kann insoweit gem. §§ 19 VI, 17 I StVG bei X Regress nehmen. Da es sich für H um ein unabwendbares Ereignis handelte, besteht der Anspruch in vollem Umfang, vgl. § 17 III StVG.

D) Kommentar

(cda). Die Entscheidung überrascht auf den ersten Blick. Sie liegt aber auf einer Linie mit anderen Entscheidungen des BGH, in denen er keinen Zweifel daran gelassen hat, den Begriff der Betriebsgefahr sehr weit auszulegen.

Die Versicherung des H hatte noch vorgetragen, dass es an dem Merkmal „bei Betrieb“ fehle, weil ein an der Stelle abgestellter Müllcontainer mit Rollen ebenfalls den Gebäudeschaden hätte herbeiführen können. Für Müllcontainer gibt es jedoch keine Gefährdungshaftung.

Das Argument entkräftet der BGH mit dem Hinweis, dass Voraussetzung für einen betriebsspezifischen Zusammenhang gerade nicht ist, dass sich Gefahren realisieren, die nur und ausschließlich von Kfz ausgehen können.

⁴ Achtung: § 19 III StVG, der ebenfalls auf § 17 I-III StVG verweist, gilt für die Haftung des Anhängerhalters im Gespannbetrieb!

⁵ Wiederum anders, wenn der Brand auf Vorrichtungen des Kfz selbst basiert, d.h. sich z.B. durch einen Kurzschluss aus dem Fahrzeuginneren entwickelt, vgl. dazu BGH, Life&LAW 02/2021, 86 ff. = jurisbyhemmer.

Mit anderen Worten: Der Müllcontainer mag ebenfalls eine Gefahrenquelle darstellen. Es wäre aber Aufgabe des Gesetzgebers, für andere Gefahrenquellen ebenfalls eine Gefährdungshaftung aufzustellen. Das Fehlen derartiger Regelungen kann aber im Rahmen einer bestehenden Gefährdungshaftung nicht dazu führen, die Haftung wiederum einzugrenzen.

E) Wiederholungsfrage

- **Wann erfolgt eine Schädigung bei Betrieb eines Kfz bzw. Anhängers?**

Ein Schaden ist demgemäß dann bei Betrieb eines Kfz bzw. Anhängers entstanden, wenn sich in ihm die vom Anhänger ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben, d.h. wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung ein Schadensgeschehen durch den Anhänger mitgeprägt worden ist.

F) Zur Vertiefung

Zur StVG-Haftung allgemein

- Hemmer/Wüst/d'Alquen, Skript Deliktsrecht II, Rn. 314 ff.