

BGH, Urteil vom 07.02.2023, VI ZR 87/22 = [jurisbyhemmer](#)

1 Anhänger als Gefahrenquelle: 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 befindet, 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 sodann 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

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.

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!

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 Haftungs Vorschrift 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 Betriebs-einrichtung 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.

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

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 Haftungs Vorschrift 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.

⁵ Wiederum anders, wenn der Brand auf Vorrichtungen des Kfz selbst basiert, d.h. sich z.B. durch einen Kurzschluss

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.

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.

aus dem Fahrzeuginneren entwickelt, vgl. dazu BGH, **Life&LAW 02/2021, 86 ff.** = [jurisbyhemmer](#).

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!

+++ Reichweite der Gefährdungshaftung gem. § 7 I StVG +++ Merkmal „bei Betrieb“ +++ Zusammenhang mit Betriebsvorgang +++ § 7 I StVG +++

Sachverhalt: H bringt seinen Elektroroller zur Inspektion zur Werkstatt des W. W entnahm die Batterie und lud sie. Dabei bemerkte W nach kurzer Zeit, dass sich die Batterie stark erhitzte. Er trennte sie von der Ladevorrichtung und legte sie auf den Boden seiner Werkstatt zum Abkühlen.

Kurz darauf explodierte die Batterie und setzte die Werkstatt des W in Brand.

Hat W gegen H einen Anspruch auf Schadensersatz?

A) Sound

1. Das Merkmal „bei Betrieb“ i.S.d. § 7 I StVG ist dem umfassenden Schutzzweck der Norm entsprechend weit auszulegen.

2. Befindet sich ein Kfz zur Inspektion in einer Werkstatt, führt dies nicht automatisch dazu, dass das Fahrzeug nicht mehr „in Betrieb“ ist. Ein vom Schutzzweck der Norm erfasster Defekt kann sich auch hier noch schädigend auswirken.

3. Voraussetzung ist jedoch ein örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang. Das ist dann nicht der Fall, wenn bei einem Elektrofahrzeug die Batterie zu einem Zeitpunkt explodiert, zu dem sie aus dem Fahrzeug ausgebaut, also mit ihm und seinen Gefahren nicht mehr verbunden war.

4. Insoweit besteht kein Unterschied zu einer Batterie, die im Vorfeld eines Betriebsvorgangs aufgeladen wird und dabei explodiert. Allein der Umstand, dass die Batterie zuvor im Fahrzeug entladen wurde, reicht für einen gefährdungsspezifischen Zusammenhang nicht aus.

B) Lösung

Der BGH befasst sich in der vorliegenden Entscheidung erneut mit der Frage, ob eine Rechtsgutsverletzung i.S.d. § 7 I StVG „bei Betrieb“ eines Kfz stattgefunden hat.

In verschiedenen Urteilen der letzten Jahre hat der BGH deutlich gemacht, dass er diesem Begriff ein sehr weites Verständnis beimisst. Überholt ist seit längerer Zeit die sog. maschinentechnische Auf-

fassung, nach der von einer Schädigung bei Betrieb nur ausgegangen werden könne, wenn das Fahrzeug sich durch Motorkraft (oder heute ggfs.: elektronischen Antrieb) in Bewegung befinde.

Diese Sichtweise ist deshalb nicht vertretbar, weil sich Gefahren im Zusammenhang mit einem Kfz auch außerhalb des letzten Betriebsvorgangs realisieren können, wenn sie (die Gefahren) nur darauf zurückzuführen ist. So kann sich z.B. bei einem am Hang abgestellten Fahrzeug das Betriebsrisiko realisieren, wenn sich bei diesem Fahrzeug die Handbremse löst und das wegrollende Fahrzeug Menschen verletzt oder Sachen beschädigt.

Auch in größeren zeitlichen Abständen kann sich das Betriebsrisiko noch verwirklichen. So hat der BGH das Merkmal „bei Betrieb“ sogar in einem Fall bejaht, in dem ein Fahrzeug unfallbedingt manövrierunfähig war, in die nächste Werkstatt abgeschleppt wurde und sich dort in der folgenden Nacht im Motorraum ein Kurzschluss ereignete, welcher zum Brand des Fahrzeugs und sodann zum Brand der Halle führte.¹

Der Umstand, dass sich die Schädigung auch räumlich nicht unmittelbar im Straßenverkehr zutrug, ist irrelevant.

Im vorliegenden Fall verneint der BGH das Merkmal „bei Betrieb“ mit einer durchaus angreifbaren Begründung.

I. Anspruch aus § 7 I StVG

Zu prüfen ist ein Anspruch des W gegen H aus § 7 I StVG.

¹ BGH, *Life&LAW* 11/2019, 739 ff. = [jurisbyhemmer](#).

Dazu müsste H zunächst Halter des Elektrorollers sein. Zudem müsste es bei Betrieb des Rollers zur Beschädigung der Werkshalle gekommen sein.

1. H ist Halter des Rollers

Halter ist derjenige, der dauerhaft die tatsächliche Gewalt über das Kfz ausübt, also die Gefahrenquelle „unterhält“. Mangels entgegenstehender Anhaltspunkte im Sachverhalt ist davon auszugehen, dass H der Halter ist.

Anmerkung: Maßgeblich ist insoweit weder die Eintragung in den Papieren noch die Eigentumslage. Allerdings wird derjenige, der in Papieren eingetragen ist, plausible Argumente dafür vortragen müssen, wenn er meint, trotzdem nicht Halter zu sein. Im Ersten Examen wird der Sachverhalt die Haltereigenschaft in der Regel vorgeben.

Der Roller stellt auch ein Kraftfahrzeug i.S.d. Norm dar. Lediglich bei Fahrzeugen, die auf ebener Bahn nicht schneller fahren können als 20 km/h, greift die Haftung nicht ein, vgl. § 8 Nr. 1 StVG.

Anmerkung: Das hatte der beklagte Halter im vorliegenden Fall allerdings vorgetragen. Da schon das Merkmal „bei Betrieb“ abgelehnt wurde, ist der BGH diesem Ausschlussgrund nicht näher nachgegangen. Auch insoweit können Sie in der Klausur eindeutige Angaben erwarten.

2. Problem: „bei Betrieb“?

Fraglich ist allerdings, ob es zur Beschädigung der Werkshalle „bei Betrieb“ des Elektrorollers gekommen ist.

Unter diesem Prüfungspunkt ist zunächst zu prüfen, ob ein Kfz *conditio sine qua non* i.S.d. Äquivalenztheorie geworden ist. Davon kann vorgehend noch ausgegangen werden, denn ohne das Beladen der Batterie wäre diese nicht explodiert und hätte die Halle nicht beschädigt.

Zudem stellt das Merkmal „bei Betrieb“ eine besondere Ausprägung des Schutzzwecks der Norm dar. Es muss sich gerade eine Gefahr realisieren, zu deren Abwendung die Norm ergangen ist, d.h. es muss sich ein Risiko realisieren, das die verschuldensunabhängige Haftung gem. § 7 I StVG rechtfertigen kann.

Die Haftung gem. § 7 I StVG ist der Preis dafür, dass durch die Verwendung eines Kfz erlaubterweise eine Gefahrenquelle eröffnet wird; die Vorschrift will daher alle durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinflussten Schadensabläufe erfassen. Ein

Schaden ist demgemäß bereits dann „bei Betrieb“ eines Kfz entstanden, wenn sich in ihm die von dem Kfz ausgehenden Gefahren ausgewirkt haben. Das ist dann der Fall, wenn bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung das Schadensgeschehen durch das Kfz mitgeprägt worden ist. Erforderlich ist aber 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 und Zweck der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll. Für die Zurechnung zur Betriebsgefahr kommt es damit maßgeblich darauf an, dass die Schadensursache in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kfz steht.

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

Insoweit ist der Umstand, dass sich der Elektroroller und die Batterie zur Inspektion in einer Werkstatt befanden, noch kein die Betriebsgefahr ausschließender Umstand. Denn dass Dritte durch den Defekt einer Betriebseinrichtung eines Kfz an ihren Rechtsgütern einen Schaden erleiden, gehört zu den spezifischen Auswirkungen derjenigen Gefahren, für die die Haftungsvorschrift des § 7 StVG den Verkehr schadlos halten will.

Dabei macht es rechtlich keinen Unterschied, ob der Brand unabhängig vom Fahrbetrieb selbst vor, während oder nach einer Fahrt eintritt. Wollte man die Haftung auf Schadensfolgen begrenzen, die durch den Fahrbetrieb selbst und dessen Nachwirkungen verursacht worden sind, liefe die Haftung in all den Fällen leer, in denen unabhängig von einem Betriebsvorgang allein ein technischer Defekt einer Betriebseinrichtung für den Schaden eines Dritten ursächlich geworden ist.

Bei der gebotenen wertenden Betrachtung ist das Schadensgeschehen jedoch auch in diesen Fällen durch das Kfz selbst und die von ihm ausgehenden Gefahren entscheidend mitgeprägt worden.

Hierzu reicht es aus, dass der Brand oder dessen Übergreifen in einem ursächlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung des Kfz steht.

Anmerkung: Das hat der BGH in einem Fall bejaht, in dem ein LKW aufgrund einer Panne abgeschleppt wurde und sich beim Abschleppunternehmer ein Motorbrand ereignete, in dessen Folge die Werkshalle des Abschleppunternehmers abbrannte.²

² Vgl. BGH, *Life&LAW* 02/2021, 86 ff. = [jurisbyhemmer](#).

b) Aber: kein Zusammenhang mit Betriebs-einrichtung des Rollers

Problematisch ist im vorliegenden Fall jedoch, dass die Batterie in einem Zeitpunkt explodierte, in dem sie aus dem Fahrzeug ausgebaut war.

Damit steht die Schädigung bei der insoweit gebotenen wertenden Betrachtung nicht in einem nahen örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung im Sinne des § 7 I StVG.

Bei dieser Sachlage besteht – so der BGH – kein Unterschied zu der Situation, in der eine zuvor nicht im Elektroroller befindliche Batterie dort eingebaut und zu diesem Zweck vorher aufgeladen werden soll. In diesem Fall ist die Batterie noch nicht bzw. – wie vorliegend – nicht mehr Teil der *Betriebseinrichtung*.

Zudem geht der BGH davon aus, dass der zeitlich und räumlich erforderliche Zusammenhang zu einem *Betriebsvorgang* nicht mehr besteht.³

Anmerkung: Und darin liegt der Unterschied zu dem bereits skizzierten BGH-Fall, in dem die Werkshalle aufgrund eines Kurzschlusses im Motorraum (Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung) nach einem vorher stattgefundenen Unfall (Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang) in Brand geraten war.

Das ist insoweit angreifbar, als die Batterie selbst eine Betriebseinrichtung darstellt! Anders formuliert: der Grund für die Erhitzung muss doch nicht von einer anderen Betriebseinrichtung ausgehen. Vielmehr kann ein Defekt der Batterie selbst zu deren Erhitzung führen. Dann ist es aber nur konsequent, die Betriebsgefahr noch als fortbestehend anzusehen, selbst wenn die Batterie zu einer Zeit explodiert, zu der sie bereits ausgebaut war. Entscheidend – und insoweit passt das Ergebnis doch wiederum – erscheint vielmehr der fehlende Zusammenhang zu einem Betriebsvorgang. Genau daran kann es nämlich fehlen, wenn die Überhitzung möglicherweise durch ein defektes Ladekabel in der Inspektion verursacht wurde, sich also gar keine betriebsinterne Gefahr verwirklicht.

II. Ergebnis

W hat keinen Anspruch gegen H auf Schadensersatz gem. § 7 I StVG.

Kommentar (cda): Der Umstand, dass sich die Batterie beim Explodieren nicht als „Teil der Betriebseinrichtung“ darstellt, ist nach BGH also bereits Grund dafür, die Haftung entfallen zu lassen. Zusätzlich stellt er darauf ab, dass ein Zusammenhang mit einem (vorherigen) Betriebsvorgang nicht bestand. Und diese Betrachtung wirft Fragen auf. Unterstellt, die Erhitzung, die später zur Explosion führte, beruht auf einem vorherigen Betriebsvorgang, erfolgt aber, nachdem die Batterie bereits ausgebaut am Boden liegt. Würde man hier die Haftung verneinen?

Das wäre wohl kaum überzeugend. Die Begrifflichkeit des BGH verwundert insoweit: Die Explosion stehe nicht im Zusammenhang mit einer Betriebseinrichtung.

³ So befindet sich etwa ein Pkw in einer Waschstraße mit Zugstraße nicht in Betrieb, vgl. OLG Zweibrücken, *Life&LAW* 09/2021, 600 f. = [jurisbyhemmer](#).