

Presse – Information

Arbeitskreis VI: E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen – ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?

- Überzeugt es, langsam fahrende Kfz trotz ihres Gefahrenpotentials von der Gefährdungshaftung auszunehmen?
- Abschaffen, einschränken, ausdehnen – Reformbedarf bei § 8 Nr. 1 StVG?

Leitung Dr. Jutta Laws, Vorsitzende Richterin am Oberlandesgericht Hamm

Referent Annett Brinckmann, Fachanwältin für Steuerrecht, Referatsleiterin Steuerrecht und Justizariat, Deutscher Bauernverband e. V., Berlin

Referent Prof. Dr. Dirk Looschelders, Universität Düsseldorf, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, Düsseldorf

Referent Stephan Miller, Rechtsanwalt, ADAC e.V., München

In Kürze:

Halter von Kraftfahrzeugen sind nach § 7 StVG (Straßenverkehrsgesetz) zum Schadenersatz verpflichtet (sog. „Gefährdungshaftung“). Langsam fahrende Kfz bis 20 km/h Höchstgeschwindigkeit sind davon ausgenommen (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 StVG). Im Hinblick auf die Vielzahl der Kraftfahrzeuge, die in den vergangenen Jahren im Bereich geringer Höchstgeschwindigkeiten hinzugekommen sind (z.B. E-Scooter), wird unter differenzierter Betrachtung der Unfallrisiken und unter Berücksichtigung der sozialen Verantwortung für eigene Wagnisse zu diskutieren sein, inwieweit diese Entwicklungen einen Reformbedarf bei § 8 Nr. 1 StVG auslösen.

Im Einzelnen:

§ 8 Nr. 1 StVG schließt eine Haftung nach dem StVG aus, wenn das Kraftfahrzeug keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreichen kann. Im Zuge der StVG Reform zum 17. Juli 2020 wurde ergänzt, dass dieser Ausschluss auch für ein mit einem solchen Fahrzeug verbundenen Anhänger gilt. Auf die Vielzahl der Kraftfahrzeuge, die in den vergangenen Jahren im Bereich geringer Höchstgeschwindigkeiten hinzugekommen sind (bspw. E-Scooter), hat der Gesetzgeber nicht reagiert; ebenso nicht auf die sich im Laufe der Jahre veränderten landwirtschaftlichen Kraftfahrzeuge, die durch ihre immer weiter verbesserten technischen Leistungsmöglichkeiten ein höheres Gefahrenpotential aufweisen können. Es stellt sich insbesondere die Frage, ob es nicht an der Zeit ist, den Ausschlussbestand des § 8 Nr. 1 StVG enger zu fassen.

Im vergangenen Jahr sind bei mehr als 2011 Unfällen mit E-Scootern 2020 Menschen verletzt worden. 5 Menschen starben. 386 Menschen wurden schwer verletzt. In fast jedem dritten Unfall war die Fahrerin bzw. der Fahrer des E-Scooters hauptverantwortlich (Quelle: Statistisches Bundesamt). In den Genuss der Gefährdungshaftung kam keine(r) der Verletzten. Landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge, die maximal 20 km/h fahren können, haben sich zwar im Laufe der Zeit nicht im Hinblick auf ihre Höchstgeschwindigkeit geändert, wohl aber im Hinblick auf die technischen Möglichkeiten und Ausstattungen. Hierdurch kann es – trotz gleichbleibender Höchstgeschwindigkeit – zu einem erhöhten Gefährdungspotential kommen, ohne dass die Gefährdungshaftung zur Anwendung kommen würde.

Ausgehend von einer rechtlichen Einordnung des Ausnahmetatbestands wird zu fragen sein, ob dessen jetzige Fassung noch zeitgemäß ist; aus Sicht anderer Verkehrsteilnehmer, aus Sicht der Verbraucher und nicht zuletzt aus Sicht der Landwirtschaft.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 1

Kurzfassung des Referats

Ausschluss der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Fahrzeuge aus Sicht der Land – und Forstwirtschaft

Annett Brinckmann, Rechtsanwältin, Leiterin Fachbereich Recht/Steuern/Soziales,
Deutscher Bauernverband e.V. Berlin

Bei den langsamen fahrenden Lof-Fahrzeugen (bauartbedingt bis 20 km/h) handelt es ganz überwiegend um ältere Fahrzeuge, wie Traktoren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen u.a. (z.B. Gabelstapler). Die neueren Arbeitsmaschinen überschreiten bauartbedingt oft schon die 20 km/h und unterliegen daher bereits der Zulassung- und Haftpflicht. Ebenso entscheidend ist, dass langsam fahrende Lof-Arbeitsmaschinen überwiegend nicht auf öffentlichen Straßen eingesetzt werden, sondern in der Regel auf Wirtschaftswegen, den landwirtschaftlichen Flächen und auf den Betrieben/Hofstellen.

Für viele landwirtschaftliche Betriebe würde eine Änderung/Streichung der Ausnahme von der Gefährdungshaftung in § 8 Nr. 1 StVG zu einer Pflicht zusätzlicher Haftpflichtversicherungen für selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mähdrescher und Feldhäcksler führen, verbunden mit einem erhöhten Maß an Bürokratie, ohne dass daraus höhere Verkehrssicherheit oder verbesserter Versicherungsschutz in der Praxis folgen würde. Die Folge wäre lediglich eine deutlich höhere Kostenbelastung für landwirtschaftliche Betriebe durch die Notwendigkeit zusätzlicher Haftpflichtversicherungen. Diese wären kostenintensiver als – wie es aktuell praktiziert – die Versicherung dieser Maschinen über die Betriebshaftpflichtversicherung des Landwirtes. Und dies in Zeiten deutlich steigender Betriebskosten und zusätzlicher Belastungen der landwirtschaftlichen Betriebe, die schon jetzt zu einem historischen Höchststand an Betriebsaufgaben führen und auch noch zukünftig führen werden.

Es ist kein Fall bekannt, in dem ein durch eine selbstfahrende landwirtschaftliche Arbeitsmaschine im Straßenverkehr Geschädigter keinen Versicherungsschutz erhalten hat. Hier ist deshalb der Rückschluss zulässig, dass die derzeitige Regelung zu keiner Unterversicherung o. ä. in der Praxis führt oder geführt, sondern sich vielmehr bewährt hat. Zudem ist festzustellen, dass das Unfallgeschehen im landwirtschaftlichen Straßenverkehr sehr gering und im Verhältnis zum gewerblichen Transportbereich lediglich 1% beträgt (auch unter Berücksichtigung der Anzahl der Verkehrsvorgänge).

Für die Reformierung oder gar Streichung des § 8 Nr. 1 StVG besteht aktuell aus Sicht der Land- und Forstwirtschaft kein Bedarf, da die Ausnahme langsam fahrender land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge/Maschinen aus der Gefährdungshaftung nach wie vor gerechtfertigt ist.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 2

Kurzfassung des Referats

Der Ausschluss der Gefährdungshaftung bei langsam fahrenden Kraftfahrzeugen
– Wertungswidersprüche aufgrund veränderter Rahmenbedingungen –

Prof. Dr. Dirk Looschelders

Universität Düsseldorf

Der Ausschluss der Gefährdungshaftung bei langsam fahrenden Kraftfahrzeugen hat eine lange Tradition. Ein entsprechender Ausschluss fand sich bereits in § 8 Nr. 2 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) vom 3.5.1909. Die Legitimität dieser Ausnahme wird schon seit längerem in Zweifel gezogen. So hat schon der 11. Deutsche Verkehrsgerichtstag von 1973 gefordert, die Gefährdungshaftung nach dem StVG auf Kraftfahrzeuge zu erstrecken, die nicht schneller als 20 km/h fahren können. Der Gesetzgeber hat dem aber weder bei der Reform des Schadensersatzrechts von 2002 noch bei den Änderungen des § 8 Nr. 1 StVG von 2020 und 2021 Rechnung getragen.

Seit Einführung der Privilegierung langsam fahrender Kraftfahrzeuge haben sich die tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen indessen so stark geändert, dass § 8 Nr. 1 StVG sich heute nicht mehr konsistent in das System der Haftung im Straßenverkehr einfügt. Besonders hervorzuheben sind die kontinuierlich wachsende Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge und die immense Beschleunigung des motorisierten Straßenverkehrs sowie die erhebliche Zunahme von Größe und Gewicht moderner Nutzfahrzeuge. Außerdem sind neue Kategorien langsam fahrender Kraftfahrzeuge (z.B. E-Scooter, motorisierte Krankenfahrstühle) hinzugekommen. Vor dem Hintergrund der Verhältnisse im modernen Straßenverkehr hat die Rechtsprechung sich schon vor längerer Zeit vom maschinentechnischen Verständnis des Betriebsbegriffs gelöst und folgt seitdem einer verkehrstechnischen Auffassung. Die Gefährdungshaftung kann danach auch dann eingreifen, wenn ein Kraftfahrzeug im Verkehrsraum liegen geblieben ist oder abgestellt wurde. Die Privilegierung langsam fahrender Fahrzeuge lässt sich bei diesem Verständnis nicht mehr mit dem Zweck der Gefährdungshaftung im Straßenverkehr vereinbaren.

Der Ausschluss der Gefährdungshaftung führt dazu, dass die anderen Verkehrsteilnehmer bei Schäden durch langsam fahrende Kraftfahrzeuge nicht immer ausreichend geschützt sind. Bei Unfällen mit anderen Kraftfahrzeugen muss sich der Fahrer des langsamen Fahrzeugs als Geschädigter auch nicht die Betriebsgefahr des eigenen Kraftfahrzeugs anrechnen lassen. Da eine Auflösung der Wertungswiderprüche durch die Rechtsprechung ausscheidet, ist der Gesetzgeber aufgerufen, den Ausschluss der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge zu streichen oder zumindest einzuschränken.

Presse – Information

Arbeitskreis VI

VI / 3

Kurzfassung des Referats

Gefährdungshaftung bei langsam fahrenden Kraftfahrzeugen

Stephan Miller

Rechtsanwalt, Juristische Zentrale des ADAC e.V., München

Seit dem Inkrafttreten der Elektrokraftfahrzeugverordnung (eKFV) zum 15.6.2019 haben eScooter – vor allem im Sharing Betrieb in Großstädten – unsere Straßen erobert. Ziel war seinerzeit mehr nachhaltige Elektromobilität - bestenfalls im Modalsplit - zu ermöglichen, so dass unnötige Fahrten mit Verbrennungsfahrzeugen durch Fahrten mit eSootern etc. ersetzt werden können. Drei Jahre später kann man etwas ernüchtert feststellen, dass diese neue Kraftfahrzeugart - zumindest dem Anschein nach - vor allem Jugendliche und Touristen nutzen und dadurch kaum Autofahrten - sondern allenfalls Fußmärsche oder Fahrten mit dem Fahrrad - ersetzt werden.

Die ersten Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen zeigen außerdem, dass die Unfallzahlen steigen. Zwar sind mehr als die Hälfte der Unfälle mit Personenschaden durch den Fahrer selbst verschuldet, aber durch den insgesamt immer dichter werdenden Verkehr vor allem in den Innenstädten, ist zumindest langfristig auch mit einer Zunahme geschädigter Dritter zu rechnen. Diese haben in der Regulierungspraxis das Problem, dass wegen der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h (noch?) § 8 Nr. 1 des StVG greift. Dem Schädiger müsste mangels Betriebsgefahr daher ein Verschulden nachgewiesen werden, um Schadenersatzansprüche durchsetzen zu können.

Eine Änderung dieser Rechtslage erscheint zumindest im Hinblick auf Elektrokraftfahrzeuge dringend geboten.