

## **eScooter sollten die Mobilität verändern, verändern sie nun aber das Haftungsrecht – hier § 8 Nr. 1 StVG?**

Von Jost Henning Kärger, Rechtsanwalt, München\*

### **In Kürze**

*Seit dem 15. 6. 2019 haben eScooter – vornehmlich betrieben in größeren Städten in Verleihsystemen – die deutschen Straßen geflutet. Sie sollen zu mehr nachhaltiger Elektromobilität führen, haben aber auch zu vielen Unfällen geführt, gerade mit Dritten. Diese haben in der Schadenregulierung ein Problem, denn es greift derzeit § 8 Nr. 1 StVG, so dass diese Fahrzeuge keine Betriebsgefahr wegen Ihrer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h haben. Die Geschädigten müssen ein Verschulden nachweisen, um zu einem Schadenersatz zu kommen. Hier ist dringend eine Änderung der Gesetzeslage notwendig.*

### **I. Entstehungsgeschichte des § 8 Nr. 1 StVG**

Die Ursprünge der Norm liegen im Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (KFG) aus dem Jahre 1906<sup>1</sup>:

Bereits damals sollte die darin vorgesehene Gefährdungshaftung nicht für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h gelten. Begründet wurde das mit der Erwägung, dass solche Fahrzeuge nicht erheblich schneller seien „als sonstige Fuhrwerke“ und damit auch nicht erheblich gefährlicher. Das war zu dieser Zeit auch schlüssig, denn wenn sich ein Kraftfahrzeug nur mit der allgemein üblichen Geschwindigkeit bewegen kann, also gewissermaßen im Verkehrsstrom mitschwimmt, besteht kein Anlass für eine verschärfte Haftung von Halter und Fahrer<sup>2</sup>.

In § 8 Nr. 2 KFG von 1909 wurde dann die Höchstgeschwindigkeit für die Ausnahme auf 20 km/h für diejenigen Fahrzeuge heraufgesetzt, die zur Beförderung von Lasten dienten. Diese Beschränkung wurde dann durch ein Gesetz von 1923 wieder gestrichen.

In das StVG von 1952 wurde § 8 schließlich als Haftungsprivileg für Halter (und Fahrer) langsamer Fahrzeuge in der heutigen Form übernommen.

### **II. Diskussion um die Abschaffung bereits wieder um die Jahrtausendwende**

Seit dieser Zeit wird immer wieder über die Abschaffung dieser Norm diskutiert. So plädierte der Grandseigneur des deutschen Zivilrechts, Prof. Dr. Dr. h. c. Dieter Medicus bereits im Jahr 2000 im Vorfeld des zweiten Schadenersatzänderungsgesetzes 3 für eine Abschaffung der Norm 4. Diese erfolgte aber im Rahmen dieses Gesetzes nicht 5. 2011 wies Schwab 6 darauf hin, dass eine Streichung der Norm nach über zehnjähriger Diskussion nicht nur mehr als überfällig sei, sondern auch verfassungsrechtliche Bedenken beständen.

Diese Kritik ist nachvollziehbar, denn man kann heute denn allgemeinen Verkehrsfluss nicht mehr an der Geschwindigkeit von Pferdefuhrwerken messen, er ist bedeutend schneller, so dass langsamere Fahrzeuge in ihm ihn eher stören und zu eher höheren Risiken aufgrund der

Geschwindigkeitsdifferenzen führen<sup>7</sup>.

Dabei ist die Blickrichtung auf die Norm wichtig: langsamere Fahrzeuge stelle zwar per se insofern ein geringeres Risiko dar, wenn sie im fließenden Verkehr auf ein Hindernis geraten. Sie selbst werden aber im heute schnell fließenden Verkehr eher zum erhöhten Risiko, wenn z. B. auf Landstraßen schnell fahrende PKW oder LKW auf diese aufreffen, abbremsen müssen oder sich genötigt sehen, zu überholen.

Zudem passt, wie schon damals Medicus<sup>8</sup> anmerkte, die aktuelle Auslegung des Betriebsbegriffs in § 7 Absatz 1 StVG nicht zur Regelung des § 8 Nr. 1 StVG mit seinen Ausnahmen: Während der Bundesgerichtshof, zuletzt mit seiner Entscheidung vom 20. 10. 2020<sup>9</sup> diesen weit auslegt – hier bezüglich eines Brandes nach dem Abstellen eines Fahrzeugs – und damit allein auf die durch das Fahrzeug bewirkte Gefährdung des Verkehrs abstellt, stellen die Ausnahmen von der Gefährdungshaftung abstrakt nur auf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ab, ohne auf die konkrete Gefährlichkeit der Fahrzeuge einzugehen. Diesen Widerspruch muss der Gesetzgeber auflösen.

### **III. „Gefahr durch langsame Fahrzeuge“**

Bislang gilt die Ausnahme der Haftung aus der Betriebsgefahr nach § 7 StVG nach § 8 Nr. 1 StVG für alle Kraftfahrzeuge, die auf ebener Bahn keine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h fahren können. Ausgenommen von der Ausnahme sind nur Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion nach § 1d Absatz 1 und 2 StVG, die sich im autonomen Betrieb befinden.

#### **1. Ausnahmen insbesondere für folgende Fahrzeuggruppen**

##### **a) zulassungsfreie Arbeitsmaschinen**

Diese sind nach § 2 Absatz 1 Nr. 6 b) Pflichtversicherungsgesetz bislang auch von der Versicherungspflicht ausgenommen. Kommt es hier zu einem Unfall, kann der Geschädigte für eine reibungslose Regulierung nur darauf hoffen, dass diese von einer freiwillig abgeschlossenen Betriebshaftpflichtversicherung mit abgedeckt werden. Aber auch für diesen Fall muss der Geschädigte für deren Eintrittspflicht, genau wie gegenüber dem Halter/Fahrer, ein Verschulden nachweisen, um seine Schäden ersetzt zu bekommen. Besteht keine Betriebshaftpflichtversicherung, muss versucht werden, die Ansprüche gegenüber dem Verursacher direkt geltend zu machen – in der Hoffnung, dass dieser den Schaden aus seinem Vermögen ersetzen kann. Solche Schadenfälle sind aber in der Regulierungspraxis zum Glück eher selten. (...)

\* Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht, Leiter des Bereichs Verkehrsrecht in der Juristischen Zentrale des ADAC e. V.  
1 Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, RGBI. S. 437.

2 Medicus, Ungefährlich weil langsam?, DAR 2000, 442.

3 Gesetz zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. 7. 2002, BGBl. I S. 2674 ff.

4 Medicus, Ungefährlich weil langsam?, DAR 2000, 442.

5 Lemcke, Gefährdungshaftung im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Änderungen durch das 2. SchaÄndG, zfs 2002, 318.

6 Schwab, § 8 Nr. 1 StVG – eine Streichung in überfällig, DAR 2011, 129.

7 Medicus, Ungefährlich weil langsam?, DAR 2000, 442.

8 Medicus, Ungefährlich weil langsam?, DAR 2000, 442.

9 VI ZR 374/19, DAR 2021, 87.