

Schleudern und Rutschen eines Kraftfahrzeuges als „Versagen seiner Verrichtungen“ im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG

Von Ass. Dr. Robert Schweizer, Planegg bei München

I. Verursacht ein Kraftfahrzeug einen Unfall, weil es fehlerhaft beschaffen war oder seine Verrichtungen versagt haben, haftet der Halter auch dann, wenn der Unfall ein unabwendbares Ereignis war (§ 7 Abs. 1 und 2 StVG¹⁾). Der Halter kann sich also in diesen Fällen selbst dann nicht entlasten, wenn er nachweist, daß er und, falls er nicht selbst fuhr, sein Fahrer die äußerste Sorgfalt beobachtet habe.

Umstritten ist, ob ein solches Versagen der Verrichtungen des KFZ immer vorliegt, wenn das Fahrzeug — gleichgültig aus welchem Grunde — schleudert oder rutscht. Weitnauer führt dazu in NJW 63, 194²⁾ aus: Licht auf diese Frage werfe das in VersR 63, 1050 = NJW 63, 1831 veröffentlichte Urteil des BGH zu § 2 EisenbSachsChG. In diesem Urteil habe es der BGH mit Recht als ein Versagen der Verrichtungen der Straßenbahn — nämlich als ein Versagen des Steuerungs-

mechanismus — angesehen, wenn eine Straßenbahn wegen eines Metallbolzens entgleise. In gleichem Sinne stelle es ein die Entlastung ausschließendes Versagen der Verrichtungen des KFZ dar, wenn dieses dadurch steuerungsunfähig werde, daß es die zur Steuerung erforderliche Reibung auf der Bodenfläche verliere. Es sei merkwürdig, daß es keine Entscheidung des BGH zu dieser praktisch wichtigen Frage gebe.

¹⁾ § 7 Abs. 1 und 2 Satz 1 lauten: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht.“

²⁾ Besprechung von W u s s o w, Das Unfallhaftpflichtrecht 9. Aufl. (1967)

Der BGH hat das Problem aber bereits entschieden — gerade anders als von Weitnauer erwartet. In seinem Urteil vom 26. 1. 1960³⁾ erkennt der BGH, ohne Widerspruch zu dem von Weitnauer angeführten Urteil⁴⁾, mit der h. M.⁵⁾:

„Der Begriff des unabwendbaren Ereignisses nach § 7 Abs. 2 StVG ist nicht gleichzusetzen mit ‚höherer Gewalt‘ i. S. v. § 1 RHG, sondern ist eine Erweiterung dieses Begriffes. Während die höhere Gewalt nur durch solche Ereignisse ausgeschlossen wird, deren Ursachen außerhalb des Betriebes liegen, können unabwendbare Ereignisse i. S. v. § 7 Abs. 2 StVG auch solche sein, die in der gefährlichen Natur des Kraftfahrzeugbetriebes ihre Ursache haben. Daher wird die Annahme eines unabwendbaren Ereignisses nicht durch solche Umstände ausgeschlossen, die beim Kraftfahrzeugbetrieb mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederzukehren pflegen, also als ihm eigentümliche, typische Gefahren anzusehen sind. . . .“

Das Rutschen des Omnibusses auf der schlüpfrigen Fahrbahn ist auch nicht als ein Versagen seiner Einrichtungen i. S. v. § 7 Abs. 2 Satz 1 StVG anzusehen. Die Einrichtungen eines Fahrzeugs haben nicht versagt, wenn das Fahrzeug so beschaffen ist und so arbeitet, wie dies bei derartigen Fahrzeugen mit normaler Beschaffenheit der Fall ist. . . .“

Eine weitere Begründung gibt der BGH nicht. Er verweist nur auf das Schrifttum. Das begnügt sich aber ebenfalls damit, mit einem Hinweis auf den Wortlaut festzustellen, daß nicht die Verrichtungen eines KFZ versagen, wenn es auf schlüpfriger Fahrbahn rutscht oder schleudert, und daß ein Ereignis nicht allein deshalb unabwendbar sei, weil es auf einer dem KFZ eigentümlichen, typischen Gefahr beruhe.

Die Gegner der herrschenden Meinung begründen ihre Ansicht kaum eingehender⁶⁾. In der Regel argumentieren sie wie Weitnauer allein mit dem Wortlaut: Wenn das Fahrzeug rutscht oder schleudert, liege ein Versagen der Verrichtungen des KFZ — nämlich ein Versagen des Steuerungsmechanismus — vor.

Die zweite Feststellung im BGH-Urteil, Unfälle durch dem KFZ eigentümliche, typische Gefahren seien nicht schlechthin abwendbare Ereignisse i. S. des § 7 Abs. 2 StVG, bestreitet — soweit ersichtlich — auch die Mindermeinung nicht. Es geht also allein um die Frage, ob Schleudern und Rutschen als solche ein Versagen der Verrichtungen des Fahrzeugs darstellen.

Nur das OLG Marienwerder begründet seine Ansicht ausführlich⁷⁾:

Das Gesetz stelle das „Versagen der Verrichtungen“ neben den „Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs“. Daraus werde ersichtlich, daß auch andere Funktionsstörungen gemeint sein müßten als solche, die auf einem ordnungswidrigen Zustande des KFZ beruhten. Deshalb würden jedenfalls auch solche Störungen als Versagen der Verrichtungen des KFZ den Entlastungsbeweis ausschließen, die — wie das Rutschen und Schleudern — auf die Unvollkommenheit des Kraftfahrzeugbetriebes zurückzuführen seien. Bei diesen Störungen handle es sich um einen Teil der sog. inneren Betriebsgefahr, zu der der Entwurf zum Kraftfahrzeuggesetz ausführe:

„Die Haftung soll den Unternehmer treffen für Schäden infolge Platzens von Luftreifen oder des Reißens derselben infolge Einwirkung scharfer Steine oder Nägel . . . , für Schäden infolge Gleitens oder Schleuderns des Fahrzeugs bei glatter oder abschüssiger Bahn oder Durchfahren einer scharfen Kurve. Es sind das durchwegs Vorkommnisse, die sich im vornherein in der Regel auch bei größter Sorgfalt nicht verhindern lassen, die aber nicht auf Kosten der vom Schaden Betroffenen, sondern desjenigen gehen müssen, in dessen Interesse der mit solchen Gefahren verbundene Betrieb unternommen wird.“

II. In der Praxis gewann die Streitfrage beispielsweise in diesen Fällen Bedeutung:

Ein Omnibusfahrer befuhr neben einem LKW mit einer Geschwindigkeit von 20—30 km/st die linke Seite einer regennassen Einbahnstraße mit Kopfsteinpflaster und Straßenbahnschienen. Plötzlich scherte der LKW-Fahrer von der rechten auf die linke Fahrbahnseite aus. Der Busfahrer bremste und zog sein Fahrzeug

leicht nach links. Das Fahrzeug rutschte und prallte gegen einen Pfeiler. Mehrere Fahrgäste wurden verletzt. Der BGH⁸⁾ gestand dem Busfahrer zu, er habe die äußerste Sorgfalt gewahrt. Das Gericht mußte deshalb entscheiden, ob, als das Fahrzeug rutschte, die Verrichtungen des Fahrzeugs versagt hatten.

Dem OLG Bremen lag ein sachlich ähnlicher Fall vor⁹⁾: Es war nebelig, und man mußte auf der glatten Straße mit stellenweiser Vereisung rechnen. Ein Kraftfahrer fuhr bei einem Gefälle von 2,5 % mit 25 km/st. Plötzlich stand ein Lastzug in der Fahrbahn. Der Fahrer bremste — an einer besonders glatten Stelle — scharf ab, und das Fahrzeug rutschte nach links. Kurz nachdem das KFZ stand, wurde es von einem entgegenkommenden Lastzug erfaßt. Das OLG Bremen war der Meinung, der Kraftfahrer sei nicht unvorsichtig schnell gefahren, so daß es auch hier darauf ankam, ob das Rutschen ein Versagen der Verrichtungen des KFZ darstellte.

III. Die h. M. — nach der nicht allein schon deshalb Verrichtungen des Fahrzeugs versagt haben, weil das Fahrzeug rutschte oder schleuderte — verdient aus den folgenden Gründen nach geltendem Recht den Vorzug.

1. Der Wortlaut ist nicht eindeutig.

Dafür spricht schon, daß sich beide Meinungen auf den Wortlaut berufen.

Maßgeblich ist: Sprachlogisch gibt es überhaupt kein „Versagen der Verrichtungen des Fahrzeugs“. Wenn jemand etwas „verrichtet“, dann der Kraftfahrer, nicht das Fahrzeug! Schon deshalb kann man der Mindermeinung nicht entgegenhalten, es klinge gekünstelt, wenn sie bei einem Versagen des Steuerungsmechanismus noch von einem Versagen der Verrichtungen des KFZ spreche. Also liegt die Erscheinung, daß der Wagen nicht mehr gesteuert werden kann, jedenfalls im „Randbereich“ der mit dem Wortlaut verbundenen Vorstellung.

Andererseits denkt man bei dem Begriff „Versagen der Verrichtungen des KFZ“ doch zunächst daran, daß das Fahrzeug nicht richtig funktionierte, weil es verkehrunsicher war. Also liegt die Erscheinung auch nicht — sonst wäre der Wortlaut zugunsten der Mindermeinung eindeutig — im „Kernbereich“ der mit dem Wortlaut verbundenen Vorstellung.

Folglich genügt es nicht, daß die eine oder die andere Meinung allein auf den Wortlaut verweist:

2. Auslegung nach Sinn und Zweck

a) Der Wille des Gesetzgebers

Das StVG ist bekanntlich aus dem 1906 von der Regierung vorgelegten „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden“ herausgewachsen. Dieser Entwurf lehnte sich in seinem § 1 eng an § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes (RHG) an und sah eine Haf-

³⁾ VersR 60, 403 = VRS 18, 245 = DAR 60, 136

⁴⁾ Auch in VersR 63, 1050 = NJW 63, 1831 geht der BGH nicht davon aus, die Verrichtungen des Verkehrsmittels (der Straßenbahn) hätten versagt. Der BGH erklärt, in ihrer Verrichtung versagt habe die Gleisanlage. § 7 Abs. 2 Satz 1 StVG und § 2 SachschiHG würden sich aber gerade dadurch unterscheiden, „daß § 2 SachschiHG dem Betriebsunternehmer nicht nur — wie dem Kraftfahrzeughalter — bei Fehlern in der Beschaffenheit oder einem Versagen der Verrichtungen des Fahrzeugs eine Berufung auf die Unabwendbarkeit des Unfallereignisses versagt, sondern außerdem auch dann, wenn die Anlagen der Eisen- oder Straßenbahn fehlerhaft beschaffen sind oder in ihrer Verrichtung versagen“.

⁵⁾ z. B. Dickertmann DAR 56, 206 ff. (212); Wussow a. d. in Anm. 1 aaO TZ 715; Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl. RdNr. 32 zu § 7 StVG; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 13. Aufl. Kap. 19 RdNr. 42 (S. 466); OLG Bremen VersR 56, 198; KG DAR 1928, 443.

⁶⁾ Vgl. neben Weitnauer aaO z. B. OLG Frankfurt in JW 1927, 1391 und OLG Marienwerder in RdK 1930, 369

⁷⁾ aaO

⁸⁾ An dem in Anm. 3

⁹⁾ An dem in Anm. 5

tung des Betriebsunternehmers bis zur höheren Gewalt vor. Verabschiedet wurde der Entwurf aber in der laufenden Legislaturperiode nicht mehr.

1908 legte die Regierung wieder einen Entwurf vor. Dieser Entwurf folgte — soweit das hier interessiert — im wesentlichen einem 1906 von Isaac ausgearbeiteten Gegenentwurf des „Kaiserlichen Automobil-Clubs“ und regelte in seinem § 1 Abs. 2 den Entlastungsbeweis.

Als der Entwurf dem Bundesrat vorgelegt wurde, hatte § 1 Abs. 2 diese Fassung¹⁰⁾:

„Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person noch durch Betriebsfehler oder durch Betriebsstörungen verursacht worden ist.“

Unter „Betriebsfehlern oder Betriebsstörungen“ konnte man auch Unfallursachen verstehen, die auf Bedingungen beruhen, welche von außen auf ein an sich betriebssicheres Kraftfahrzeug einwirken, z. B.: „Reißen der Luftreifen durch scharfe Steine oder Nägel, Gleiten und Schleudern der Wagen infolge Nässe, Explosion“¹¹⁾.

Der Bundesrat gab aber § 1 Abs. 2 diese — auch vom Reichstag verabschiedete und, soweit hier von Bedeutung, noch heute gültige — Fassung¹²⁾:

„Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden weder durch ein Verschulden des Fahrzeughalters oder einer von ihm zur Führung des Fahrzeugs bestellten oder ermächtigten Person noch durch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Einrichtungen verursacht worden ist.“

Diese Abänderung verstand der Gesetzgeber — und das übersieht das OLG Marienwerder — nicht nur als Textänderung. Ohne sich im einzelnen mit dem Verhältnis der beiden Begriffe zueinander auseinanderzusetzen, wollte er mit der neuen Fassung erreichen, daß dem Halter der Entlastungsbeweis offensteht, wenn äußere Umstände auf ein an sich betriebssicheres Kraftfahrzeug eingewirkt haben und der Unfall dadurch verursacht worden ist.

In der dem Reichstag zugeleiteten Begründung zum Entwurf heißt es¹³⁾:

„Der Abs. 2 begrenzt das Gebiet der Haftungsfälle und regelt zugleich die Beweislast. ... Die Haftung ist danach ausgeschlossen, wenn weder den Automobilhalter selbst noch den Fahrer, den er bestellt oder ermächtigt hat, ein Verschulden trifft, und wenn der Unfall auch nicht auf fehlerhafte Beschaffenheit oder Versagen seiner Einrichtungen zurückzuführen ist. ... Für Fehler in der Konstruktion, für Mängel im Material sowie für Ordnungswidrigkeiten, die bei dem Zusammenwirken der Bestandteile des Fahrzeugs infolge des Betriebs eintreten, wie Versagen der Steuerung, Platzen der Luftreifen, Explosion, Selbstentzündung, muß der Automobilhalter aufkommen; ist dagegen der Unfall durch die Einwirkung äußerer Umstände auf ein an sich betriebssicheres Automobil, insbesondere durch Handlungen dritter Personen oder zufällige Ereignisse, herbeigeführt, so liegt ein Fall der Haftung nach den Vorschriften der Entwürfe nicht vor.“

Im gleichen Sinne führt Seuffert¹⁴⁾, der im Schrifttum als einziger auf den Sinn der Änderung eingeht, aus:

„Die Gründe für diese Änderung sind nicht ersichtlich gemacht. ... Es wurde der Reichsregierung der Vorwurf gemacht, sie habe sich vom Kaiserlichen Automobil-Club beeinflussen lassen. Es ist aber ausgeschlossen, daß die Abänderung deshalb erfolgte, um eine Anlehnung an den Gegenentwurf äußerlich zu vermeiden, daß also die neue Fassung lediglich eine Umschreibung desselben Sinnes sein sollte. Vielmehr kann die Abänderung nur dahin erklärt werden, daß man das Wort Betriebsstörung als zu weitgehend in dem Sinne erachtete, als man hier von außen¹⁵⁾ eintretende Störungen nicht mit treffen wollte. Nur die sog. „innere Betriebsgefahr“, die sich aus der Natur der Maschine, aller Hilfsmaschinen, kurz allen verwendeten Stoffes ergibt, sollte unbedingt unter allen Umständen haltbar machen.“

Daraus folgt für das hier erörterte Problem:

Wenn das Fahrzeug nur deshalb rutschte oder schleuderte, weil die Fahrt von außen her — etwa durch

Windböen, Glatteis, Ölspuren, Wasserlachen oder Fremdkörper, die in den Reifen eindrangen — gestört wurde, sollte der Entlastungsbeweis nicht ohne weiteres ausgeschlossen sein. Also können nach dem historischen Zweck nicht allein schon deshalb die Einrichtungen des Fahrzeugs versagt haben, weil das Fahrzeug rutschte oder schleuderte. M. a. W.: Rutschen oder Schleudern als solches, als ein Glied in der Kausalkette, sollte kein „Versagen der Einrichtungen“ im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG darstellen.

Ob der Entlastungsbeweis gelingt, ist folglich — nach dem vom Gesetzgeber verfolgten Gesetzeszweck — zunächst davon abhängig, worauf das Rutschen oder Schleudern beruhte; dann davon, ob dieser Grund einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Einrichtungen darstellt. Das Fahrzeug ist fehlerhaft beschaffen, oder es haben seine Einrichtungen versagt, wenn — folgt man dem historischen Gesetzeszweck — der Unfall darauf beruhte, daß einzelne Teile des Fahrzeugs (bezogen auf den heutigen Stand der Technik) als solche mangelhaft waren oder Teile des Fahrzeugs (!) nicht richtig zusammenwirkten. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, wie z. B. wenn bei einer Zweikreisbremse ein Kreis ausgefallen ist, kann sich der Halter auf keinen Fall entlasten. Sind sie nicht erfüllt, kommt es darauf an, ob der Unfall unabwendbar war.

b) Sonstige teleologische Kriterien

Der vom Gesetzgeber erkennbar¹⁶⁾ verfolgte Gesetzeszweck geht grundsätzlich anderen teleologischen Kriterien vor. Wer das Gesetz auslegt, darf keinen von ihm für wünschenswert gehaltenen Zweck an die Stelle des vom Gesetzgeber verfolgten Zweckes setzen — nach der h. M.¹⁷⁾ jedenfalls dann nicht, wenn der Zweck des historischen Gesetzgebers nicht infolge einer Veränderung der Verhältnisse gegenstandslos geworden ist und seine Beachtung nicht den in der Rechtsordnung anerkannten Grundwerten widerspricht.

Der vom Gesetzgeber verfolgte Zweck ist aber weder infolge einer Veränderung der Verhältnisse gegenstandslos geworden, noch widerspricht er den in der Rechtsordnung anerkannten Grundwerten.

Zahlreiche Redner wandten sich im Reichstag dagegen, daß die strenge Haftung — wie sie der Entwurf 1906 vorsah, und nach der sich der Halter bei Rutschen oder Schleudern seines KFZ nicht hätte entlasten können — aufgegeben werden sollte. Regierung und Bundesrat wurden scharf angegriffen. Die Folgen der neuen Regelung waren, auch was das Rutschen und Schleudern anbetrifft, bekannt und wurden ausführlich diskutiert¹⁸⁾. Der Abgeordnete Stollie erklärte beispielsweise¹⁹⁾:

„Meine Herren, wie steht es aber in der Praxis. Jetzt soll der Automobilhalter straflos (gemeint ist: nicht haftbar) sein, wenn er nachweisen kann, daß an seinem Gefährt kein Defekt vorhanden ist, daß er die nötige Aus-

¹⁰⁾ Vgl. Seuffert, Ztschr. f. Rechtspflege in Bayern 1909, 240 ff. (243)

¹¹⁾ Vgl. Seuffert aaO (Kursiv vom Verfasser)

¹²⁾ Vgl. Reichstagsprotokolle Bd. 248 Nr. 988 (S. 5593); Müller, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl. Vorbem. A IV zu § 7 StVG (S. 207)

¹³⁾ aaO S. 5599 (Kursiv vom Verfasser)

¹⁴⁾ aaO S. 243

¹⁵⁾ Kursiv von Seuffert selbst

¹⁶⁾ Der vom Gesetzgeber verfolgte Zweck kommt im Gesetz hinreichend deutlich zum Ausdruck. Allerdings: Das Gesetz führt — womit das OLG Marienwerder argumentiert — neben dem „Versagen der Einrichtungen“ noch selbständig „Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs“ als Grund für eine unbedingte Gefährdungshaftung an; und dem Wortlaut nach hätte dieser Begriff genügt, um den Willen des Gesetzgebers auszudrücken. Aber man kann das Nebeneinander von Beschaffenheit und Einrichtung auch (im Sinne des Gesetzgebers) z. B. damit erklären, daß sich der Begriff „Fehler in der Beschaffenheit“ auf das ruhende KFZ und das „Versagen der Einrichtungen“ auf den Betrieb des KFZ beziehen sollen, vgl. Dickertmann aaO S. 212.

¹⁷⁾ Vgl. Lorenz, Methodenlehre der Rechtswissenschaft, S. 237 ff.

¹⁸⁾ Vgl. Reichstagsprotokolle Bd. 233 S. 5263 ff., Bd. 235 S. 7757 ff. und S. 7792 ff.

¹⁹⁾ Reichstagsprotokolle Bd. 233 S. 5276

wahl beim Leiter getroffen hat und nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt hat. Das ist sehr schön, aber wie steht es auf der anderen Seite für den Geschädigten, wenn wir die Haftung nicht auf alle Fälle ausdehnen, sondern nur das Verschuldungsprinzip aufrechterhalten? Welche Leute werden davon am meisten getroffen? ... Mir steht das Interesse der Geschädigten bedeutend höher. ..."

Das Schrifttum setzte sich überwiegend auch für den Entwurf 1906 ein²⁰⁾.

Andererseits hat sich bis heute keine einheitliche Meinung zugunsten einer strengen Gefährdungshaftung (ohne Elemente einer Verschuldenshaftung und insbesondere ohne Entlastungsmöglichkeit bei Rutschen oder Schleudern) gebildet. Für viele verstößt sie gegen das Rechtsgefühl²¹⁾. Dicker²²⁾ z. B. erklärt zu einem Unfall wegen einer Reifenpanne durch Nägel, denen der Fahrer nicht ausweichen konnte: „Trotzdem fühlt man, daß keine Haftung eintreten dürfte.“

Manche bekämpfen sogar die Gefährdungshaftung für Kraftfahrzeuge in der heute bestehenden, durch Verschuldenselemente abgemilderten Form²³⁾. Rasehorn²⁴⁾ z. B. spricht vom „Dogma der Betriebsgefahr“, das „in entscheidenden Punkten überholt ist und deshalb zu unbilligen und unpraktischen Ergebnissen führt“. In bestimmten Fällen bedeute „die Übernahme des Gefährdungsgrundsatzes ein Absinken der Rechtskultur, für die die Herausarbeitung des Verschuldensgrundsatzes eine Großtat der abendländischen Geistes- und Rechtsentwicklung bedeutet, auf ein deterministisches, ja materialistisches Niveau“.

Daraus folgt:

Die Verhältnisse haben sich nicht wesentlich geändert. Schon deshalb ist der Zweck des historischen Gesetzgebers nicht infolge einer Veränderung der Verhältnisse gegenstandslos geworden. — Man kann auch

nicht nachweisen, daß eine Auslegung des Gesetzes nach dem Willen des Gesetzgebers zu sittlich nicht zu rechtfertigenden Ergebnissen führt.

Der vom Gesetzgeber verfolgte Gesetzeszweck ist damit hier verbindlich.

IV. Zusammenfassung

Dem Wortlaut nach kann man von einem „Versagen der Verrichtungen des KFZ“ sprechen, wenn das Fahrzeug rutscht oder schleudert; der Wortlaut ist aber mehrdeutig. Für die Auslegung ist der vom Gesetzgeber verfolgte Gesetzeszweck verbindlich. Nach dem historischen Gesetzeszweck stellen Rutschen und Schleudern als solche kein „Versagen der Verrichtungen des KFZ“ dar. Der Entlastungsbeweis ist also nicht allein deshalb ausgeschlossen, weil das Fahrzeug rutschte oder schleuderte. Es kommt vielmehr darauf an, worauf das Rutschen oder Schleudern seinerseits wieder beruhte.

²⁰⁾ z. B. Meili DJZ XII. Jahrg. (1907) Sp. 985 ff.; Eger DJZ XIII. Jahrg. (1908) Sp. 993 ff. und zu ihm die Zeitschriftenberichterstattung in Recht 1908 Sp. 715: „... Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, welcher von dem am 1. 3. 1906 dem Reichstage vorgelegten Entwurf in schier unglaublicher Weise zugunsten der Automobilinhaber abweicht, wird vom Geh. Regierungsrat Dr. Eger einer scharfen, aber nur zu richtigen Kritik unterzogen.“

²¹⁾ Auch dem Laien ist das Institut der Gefährdungshaftung fremd geblieben. Wie schwer versteht z. B. ein geschädigter Kraftfahrer, daß er wegen der Betriebsgefahr seines KFZ mithaftet.

²²⁾ DAR 56, 212

²³⁾ Vgl. Floegel-Hartung aaO RdNr. 2 zu § 7 StVG — Heute wird auch wieder die sog. versicherungsrechtliche Lösung vorgeschlagen, die auf eine Verschuldens- und Gefährdungshaftung des Halters und des Fahrers verzichtet und statt dessen immer einen Entschädigungsanspruch gegen eine Versicherung gewährt, vgl. v. Hippel NJW 67, 1729 ff. und Marschall v. Bieberstein VersR 68, 509

²⁴⁾ DAR 60, 107 (110) mit Hinweis auf Böhmert MDR 58, 290.