

# Referentenentwurf

## des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz

### Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr

#### A. Problem und Ziel

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) ist eine Gefährdungshaftung des Halters eines Anhängers nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften der §§ 7 ff. des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) eingeführt worden. Anders als mit dem Gesetz beabsichtigt (vgl. Regierungsentwurf, Bundestagsdrucksache 14/7752, S. 29) und entgegen einer hierauf gestützten Regulierungspraxis, hat der Bundesgerichtshof (Urteil vom 27. Oktober 2010 – IV ZR 279/08, BGHZ 187, 211) für Unfälle eines Zugfahrzeugs mit Anhänger (Gespann) entschieden, dass im Verhältnis der beteiligten Halter von Zugfahrzeug und Anhänger und im Verhältnis ihrer Haftpflichtversicherer zueinander der Halter jedes Fahrzeugs bzw. sein Versicherer den Schaden weiterer Unfallbeteiligter jeweils hälftig zu tragen hat. Dies führt in der Praxis zu einer Steigerung der Versicherungsprämien für die Anhängerhaftpflichtversicherung und wirft erhebliche Probleme bei der Abrechnung mit Anhängerhaltern und ihren Versicherern aus Staaten auf, deren Rechtsordnungen eine Pflichtversicherung für Anhängerhalter nicht vorsehen. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wird aber auch den von den Fahrzeugen des Gespanns jeweils gesetzten Betriebsgefahren zumeist nicht gerecht.

Daher soll mit diesem Gesetz die mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften beabsichtigte Haftungsverteilung im Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter ausdrücklich gesetzlich festgeschrieben werden.

#### B. Lösung

In das StVG werden hierzu die §§ 19 und 19a neu eingefügt, mit welchen die Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr, orientiert am geltenden Recht und der früheren Regulierungspraxis der Versicherer, zusammengefasst gesetzlich geregelt wird: Die gesetzlichen Regelungen enthalten in § 19 StVG jetzt die Haftung der Halter von Anhängern und regeln dabei auch die Haftung der Halter von Zugfahrzeug und Anhänger sowohl im Verhältnis zueinander als auch im Verhältnis zu möglichen weiteren Unfallbeteiligten, d. h. weiteren Kraftfahrzeughaltern, Dritten sowie weiteren aus Gefährdung Haftenden, um damit Rechtssicherheit zu schaffen. Ist ein Gespann an dem Unfall beteiligt, wird für die Halter von Zugfahrzeug und Anhänger nunmehr zu der Regulierungspraxis vor der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 27. Oktober 2010 zurückgekehrt und ausdrücklich gesetzlich bestimmt, dass im Innenverhältnis dieser Halter der Schaden weiterer Unfallbeteiligter grundsätzlich vom Halter des Zugfahrzeugs zu tragen ist, falls im Einzelfall nicht ausnahmsweise der Anhänger gefahrerhöhend gewirkt hat. Zu Letzterem reicht das bloße Ziehen des Anhängers im Allgemeinen nicht aus. Damit wird die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit nun ausdrücklich an die bei einem Gespannunfall von den beteiligten Haltern jeweils gesetzten Gefahren angepasst, was auch der Regulierungspraxis der Haftpflichtversicherer vor der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 27. Oktober 2010 entspricht. Die Haftung des Führers des Anhängers und des Gespanns ist gesondert im neuen § 19a StVG geregelt. Im Versicherungsvertragsgesetz wird der Grundsatz, dass die Versicherung der Haftung folgt, ausdrücklich festgehalten.

**C. Alternativen**

Keine.

**D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

**E. Erfüllungsaufwand**

**E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

**E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Keiner.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

**E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Keiner.

**F. Weitere Kosten**

Keine.

# Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz

## Entwurf eines Gesetzes zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden die Wörter „oder eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden,“ gestrichen.
  - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 wird das Wort „Fahrzeug“ durch das Wort „Kraftfahrzeug“ und das Wort „Fahrzeugs“ durch das Wort „Kraftfahrzeugs“ ersetzt.
    - bb) Satz 3 wird aufgehoben.
2. § 8 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 1 werden die Wörter „oder durch einen im Unfallzeitpunkt mit einem solchen Fahrzeug verbundenen Anhänger,“ gestrichen.
  - b) In Nummer 2 werden die Wörter „oder des Anhängers“ gestrichen.
  - c) In Nummer 3 werden die Wörter „oder durch den Anhänger“ gestrichen.
3. In § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „oder Anhängers“ gestrichen.
4. § 17 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 3 Satz 1 und 2 wird jeweils das Wort „Fahrzeugs“ durch das Wort „Kraftfahrzeugs“ ersetzt.
  - b) In Absatz 4 werden die Wörter „durch ein Kraftfahrzeug und einen Anhänger,“ gestrichen.
5. § 18 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „oder des Anhängers“ gestrichen.

b) In Absatz 3 werden die Wörter „oder Anhängers“ und die Wörter „zu den Haltern und Führern der anderen beteiligten Anhänger,“ gestrichen.

6. § 19 wird durch die folgenden §§ 19 und 19a ersetzt:

### „§ 19

#### Haftung des Halters bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen

(1) Wird bei dem Betrieb eines Anhängers, der dazu bestimmt ist, von einem Kraftfahrzeug (Zugfahrzeug) gezogen zu werden, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, ist der Halter des Anhängers verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Regelungen zur Haftung des Halters eines Kraftfahrzeugs nach den §§ 7 bis 16 gelten entsprechend. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn der Unfall durch einen Anhänger verursacht wurde, der im Unfallzeitpunkt mit einem Kraftfahrzeug verbunden war, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren kann.

(2) Wird der Schaden eines anderen durch ein Zugfahrzeug mit Anhänger (Gespann) verursacht, haftet der Halter jedes dieser Fahrzeuge dem anderen für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns als Gesamtschuldner. Die Ersatzpflicht des gesamtschuldnerisch haftenden Halters ist auf die Höchstbeträge der §§ 12 und 12a beschränkt.

(3) Wird ein Schaden durch ein Gespann und ein weiteres Kraftfahrzeug verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet oder ist der Schaden einem der beteiligten Fahrzeughalter entstanden, gilt für die Ersatzpflichten im Verhältnis der Halter von Zugfahrzeug und Anhänger zu dem Halter des weiteren beteiligten Kraftfahrzeugs § 17 Absatz 1 bis 3 entsprechend.

(4) Ist in den Fällen der Absätze 2 und 3 der Halter des Zugfahrzeugs oder des Anhängers zum Ersatz des Schadens verpflichtet, kann er nach § 426 des Bürgerlichen Gesetzbuchs von dem anderen Halter Ausgleich verlangen. Im Verhältnis der Halter des Zugfahrzeugs und des Anhängers zueinander ist nur der Halter des Zugfahrzeugs verpflichtet. Dies gilt nicht, soweit sich durch den Anhänger eine höhere Gefahr verwirklicht hat als durch das Zugfahrzeug allein; in diesem Fall hängt die Verpflichtung zum Ausgleich davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Zugfahrzeug oder dem Anhänger verursacht worden ist. Das Ziehen des Anhängers allein erhöht im Regelfall nicht die Gefahr des Zugfahrzeugs. Der Ersatz für Schäden der Halter des Zugfahrzeugs und des Anhängers richtet sich im Verhältnis zueinander nach den allgemeinen Vorschriften.

(5) Die Absätze 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden, wenn der Schaden durch ein Gespann und ein Tier oder durch ein Gespann und eine Eisenbahn verursacht wird.

(6) Wird ein Schaden eines Dritten oder eines beteiligten Kraftfahrzeughalters durch einen Anhänger verursacht, der im Unfallzeitpunkt nicht mit einem Zugfahrzeug verbunden war, oder ist der Schaden an einem solchen Anhänger entstanden, ist § 17 entsprechend anzuwenden.

### Ersatzpflicht des Führers von Anhängern und Gespannen

(1) Der Führer eines Gespanns haftet wie der Führer eines Kraftfahrzeugs. § 18 Absatz 1 und 2 ist entsprechend anzuwenden.

(2) Ist in den Fällen des § 19 Absatz 3 und 5 auch der Führer des Gespanns zum Ersatz des Schadens verpflichtet, ist im Verhältnis zu den Haltern und Führern der weiteren beteiligten Kraftfahrzeuge, zu dem Tierhalter oder zu dem Eisenbahnunternehmer § 17 entsprechend anzuwenden. Ist der Führer des Gespanns in diesen Fällen zum Ersatz des Schadens verpflichtet, kann er von den Haltern des Zugfahrzeugs und des Anhängers nach § 426 des Bürgerlichen Gesetzbuchs Ausgleich verlangen. Der Ersatz für Schäden des Führers des Gespanns richtet sich im Verhältnis zu den Haltern des Zugfahrzeugs und des Anhängers nach den allgemeinen Vorschriften.

(3) Im Fall des § 19 Absatz 6 haftet der Führer eines Anhängers wie der Führer eines Kraftfahrzeugs.“

7. Dem § 65 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Die durch das Gesetz zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr vom ... [einsetzen: Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes] geänderten Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes sind nicht anzuwenden, sofern der Unfall vor dem ... [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Gesetzes nach Artikel 3] eingetreten ist.“

## Artikel 2

### Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes

Das Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 78 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) In der Haftpflichtversicherung sind bei einer Mehrfachversicherung die Versicherer im Verhältnis zueinander zu Anteilen nach Maßgabe der Haftungsverteilung verpflichtet.“

b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

2. In § 87 wird die Angabe „78 Abs. 3“ durch die Angabe „78 Absatz 4“ ersetzt.

## Artikel 3

### Inkrafttreten

Dieses Gesetz trifft am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl. I S. 2674) wurde die eigenständige Gefährdungshaftung für Halter von Anhängern nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) eingeführt. Diese Änderung trug dem Umstand Rechnung, dass der Betrieb von Anhängern zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr führen kann. Aus diesem Grund erschien es gerechtfertigt, auch den Halter des Anhängers im Außenverhältnis der straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung zu unterwerfen. Bei Unfällen unter Beteiligung eines Zugfahrzeugs mit Anhänger (Gespann) sollte sich der Innenausgleich zwischen den Haltern der Gespannfahrzeuge für die Schäden weiterer Unfallbeteiligter – wie bei zwei Kraftfahrzeugen – nach § 17 StVG richten, wonach im Verhältnis der Halter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen abhängt, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. In Fällen, in denen sich die Betriebsgefahr des Anhängers nicht auf den Unfall ausgewirkt hat, sollte dem Anhängerhalter durch den geänderten § 17 Absatz 2 und § 18 Absatz 3 StVG der Rückgriff auf den Halter oder den Führer des Zugfahrzeugs möglich sein (Bundestagsdrucksache 14/7752, S. 29).

In der Schadensabrechnung der Haftpflichtversicherungen hatte sich sodann auf dieser Grundlage und gestützt auf die Literatur (Stahl/Jahnke, NZV 2010, 57; Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 25a) eine Praxis etabliert, wonach der Halter der Zugmaschine im Verhältnis zum Halter des Anhängers den Schaden allein zu tragen hatte, weil es in der Regel die von der Zugmaschine ausgehenden Gefahren sind, die zu dem Unfall führen (vgl. Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 25a). Anhänger hatten daher auch nur eine entsprechend geringe Versicherungsdeckung, soweit sie überhaupt einer Versicherungspflicht unterfallen.

Mit Urteil vom 27. Oktober 2010 (BGHZ 187, 211) hat der Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, dass diese Praxis nicht mit den gesetzlichen Regelungen zur Anhängerhaftung des StVG in Einklang stehe. Dabei hat der BGH zunächst zum Innenausgleich zwischen dem Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeughalters und dem des Anhängerhalters ausgeführt, dass im Hinblick auf den Schaden eines Dritten eine Doppelversicherung im Sinne des § 59 Absatz 2 Satz 1 Versicherungsvertragsgesetz a. F. vorliege, weil sowohl der Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeughalters als auch der des Anhängerhalters für den gesamten Schaden einzutreten hätte. Mangels anderweitiger Vereinbarungen unter den Versicherern habe im Innenverhältnis daher jeder von ihnen die Hälfte des Schadens zu tragen.

Darüber hinaus hat der BGH dieses aus dem Versicherungsvertragsgesetz hergeleitete Ergebnis auch für den haftungsrechtlichen Innenausgleich der Halter von Zugfahrzeug und Anhänger angenommen: Weil das Zugfahrzeug und der mit ihm verbundene Anhänger keine selbständigen Haftungseinheiten bilden könnten, sei die Zuweisung unterschiedlicher Haftungsquoten innerhalb der über die Person des Fahrers verbundenen Haftungseinheit Gespann ausgeschlossen. Mangels anderweitiger Bestimmungen müsse die hälftige Haftungsverteilung nach dem Versicherungsvertragsgesetz daher auch für die Haftung von Zugfahrzeug- und Anhängerhalter untereinander gelten. § 17 StVG sei nicht einschlägig, weil dieser unterschiedliche Haftungseinheiten voraussetze.

Eine starre hälftige Haftungsquote im Innenverhältnis führt jedoch dann zu unbefriedigenden Ergebnissen, wenn das Unfallgeschehen einem der beiden Halter die alleinige oder die überwiegende Verursachung zuweist (vgl. Lemcke, r+s 2011, 373, 375), sei es, dass der Unfall etwa auf einer Missachtung der Vorfahrtsregelung beruht, die auch ohne den Betrieb eines Anhängers den Schaden verursacht hätte, sei es, dass der Unfall etwa auf einem Versagen technischer Einrichtungen des Anhängers beruht, so dass nur der Betrieb des Anhängers den Schaden verursacht hat. In diesen Fällen erscheint es nicht sachgerecht, den Halter des Zugfahrzeugs und den Halter des Anhängers in gleichem Umfang haften zu lassen. Zudem führt diese Haftungsverteilung im Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter zur Annahme eines erhöhten Betriebsrisikos des Anhängers und eines verringerten Betriebsrisikos des Zugfahrzeugs in einer nicht den tatsächlich von diesen Fahrzeugen gesetzten Risiken entsprechenden Weise (vgl. Lemcke, r+s 2011, 373, 375).

Auch wirtschaftlich sind die Folgen der BGH-Entscheidung beträchtlich: Anhängerhalter sind seitdem im Innenverhältnis vermehrt einer Haftung gegenüber dem Zugfahrzeughalter ausgesetzt. Daher sind die Versicherungsprämien für Anhängerhalter deutlich gestiegen, was für Transportunternehmen und auf die Anhängervermietung spezialisierte Unternehmen zu einer erheblichen Steigerung der Betriebskosten geführt hat. Dass die Prämien für Zugfahrzeughalter im Gegenzug sinken, ist bisher nicht festzustellen. Zudem werden seitdem schon von dem Haftpflichtversicherer des Zugfahrzeughalters regulierte Schadensfälle wieder aufgegriffen und der Gesamtschuldnerausgleich mit dem Haftpflichtversicherer des Anhängerhalters nach dem vom BGH neu gesetzten Maßstab durchgeführt, soweit die Ansprüche nicht bereits verjährt sind (Lemcke, r+s 2011, 373, 375). Betroffen sind davon nicht nur gewerbliche Halter von Anhängern, sondern auch private Halter kleiner Anhänger und Wohnwagen sowie – mittelbar – die Anhängerhersteller (Lemcke, r+s 2011, 373, 375). Hinzu kommen erhebliche Schwierigkeiten bei der Regulierung von Schadensfällen mit Anhängern ausländischer Halter, die in ihrem Heimatland keiner Versicherungspflicht unterworfen sind und für welche sich die Versicherer einem Innenausgleich nach den Vorgaben des BGH verweigern.

Vor diesem Hintergrund soll mit diesem Gesetzentwurf für das Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter zu der Regulierungspraxis vor der Entscheidung des BGH vom 27. Oktober 2010 (BGHZ 187, 211) zurückgekehrt und primär der Halter des Zugfahrzeugs in die Haftung genommen werden. Dies entspricht auch einer Forderung des Bundesrates in seiner Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Anspruchs auf Hinterbliebenengeld vom 10. März 2017 (Bundestagsdrucksache 18/11615, S. 8 ff.), zu welcher die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung vom 22. März 2017 (Bundestagsdrucksache 18/11615, S. 13 ff.) die Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs bereits in Aussicht gestellt hatte. Dies entspricht zugleich dem Ergebnis einer auf Initiative der Landesjustizverwaltung Bayern 2014 durchgeführten Länderabfrage, welche mehrheitlich eine solche Korrektur gefordert hatte. Auch die betroffene Wirtschaft (Versicherungswirtschaft und Automobilhersteller) hat den Gesetzgeber insoweit zur Änderung aufgefordert. Gleiches gilt für die haftungsrechtliche Literatur (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 15).

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Das vorgeschlagene Gesetz regelt die Haftung des Anhängerhalters eigenständig und zusammengefasst in einem neuen § 19 StVG. Zur Konzentration der Regelungen zur Haftung für Anhänger und Gespanne greift er zunächst die bisher verstreuten Regelungen zur Anhängerhaftung im Außenverhältnis aus den §§ 7 ff. StVG auf. Sie werden inhaltlich unverändert übernommen und – soweit erforderlich – orientiert an der Regulierungspraxis der Kfz-Haftpflichtversicherer ergänzt, um mehr Rechtsklarheit zu schaffen. Eine Änderung der Rechtslage ist damit insoweit nicht verbunden. Darüber hinaus wird nun aber auch ausdrücklich und eingehend für Gespanne der Innenausgleich im Verhältnis der Halter von Zugfahrzeug und Anhänger zueinander geregelt: Sie werden einem Regel-Ausnahme-

Grundsatz unterworfen, wonach in der Regel der Halter des Zugfahrzeugs den gesamten Schaden im Innenverhältnis zu tragen hat, falls im Einzelfall nicht ausnahmsweise der Anhänger gefahrerhöhend gewirkt hat. Dazu reicht das bloße Ziehen des Anhängers allein nicht aus. Damit wird die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit der Halter der Gespannfahrzeuge zueinander nun ausdrücklich an die von den beteiligten Haltern jeweils gesetzten Gefahren angepasst, wie es auch der Haftpflichtversicherungspraxis vor dem Urteil des BGH vom 27. Oktober 2010 (BGHZ 187, 211) entspricht.

Weiterhin werden auch die Ansprüche im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zu möglichen weiteren Unfallbeteiligten – zu geschädigten Dritten, zu weiteren Kraftfahrzeughaltern sowie zu weiteren aus Gefährdung Haftenden – auf Aktiv- und Passivseite nun ausdrücklich normiert. Denn die Regelung des Innenregresses der Gespannfahrzeughalter deckt zahlreiche Regulierungsfragen für diese anderen Verhältnisse auf, die das Gesetz bisher nicht beantwortet. Wegen der Vielzahl der Fallgestaltungen und der oft nicht spezifisch nur die Unfallbeteiligung von Anhängern und Gespannen betreffenden Fragen in den verschiedenen Regulierungsverhältnissen, beschränken sich diese Regelungen jedoch grundsätzlich auf Verweise auf die einschlägigen Regulierungsgrundlagen.

Regelungen zur Haftung des Halters eines im Unfallzeitpunkt abgekoppelten Anhängers und zur Haftung des Führers von Anhängern und Gespannen, für welchen in einem neuen § 19a StVG ebenfalls eine gesonderte Vorschrift geschaffen wird, komplettieren die neue spezifische Regelung zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen. Auch für den Führer des Gespanns wird für die Regulierung im Verhältnis zu den weiteren Unfallbeteiligten und den Gespannfahrzeughaltern, auf Aktiv- und auf Passivseite, nun auch ausdrücklich auf die einschlägigen Regulierungsgrundlagen verwiesen, ohne dies aber wegen der Vielzahl der Fallgestaltungen und der oft nicht nur die Unfallbeteiligung von Anhängern und Gespannen betreffenden Fragen in den verschiedenen Regulierungsverhältnissen weiter zu spezifizieren.

Schließlich wird § 78 Versicherungsvertragsgesetz ergänzt. Der Grundsatz, dass die Versicherung der Haftung folgt, wird ausdrücklich in die Regelung aufgenommen.

### **III. Alternativen**

Alternative Initiativen der Länder oder aus der Mitte des Deutschen Bundestages existieren nicht.

Alternativen zur Regelung im Wege eines Änderungsgesetzes bestehen nicht. Gegenüber der höchstrichterlichen Festlegung auf einen hälftigen Innenausgleich der Halter der Gespannfahrzeuge kann die gewünschte Änderung der Haftungsverteilung im Innenverhältnis nur durch eine gesetzliche Klarstellung erreicht werden.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Gegenstand des Gesetzes ist die Haftung und Haftungsverteilung von Unfallschäden bei dem Betrieb eines Anhängers bzw. eines Gespanns im Straßenverkehr, insbesondere die Haftungsverteilung zwischen den Haltern von Zugfahrzeug und Anhänger, sowie das Versicherungsvertragsrecht. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes hierfür ergibt sich aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a (Eisenbahnen des Bundes), aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 (das bürgerliche Recht), Nummer 11 (Recht der Wirtschaft), Nummer 22 (Straßenverkehr) und Nummer 23 (Schienebahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind) des Grundgesetzes. Im Hinblick auf die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 und Nummer 22 des Grundgesetzes ist eine bundesgesetzliche Regelung im gesamtstaatlichen Interesse zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse im Bundesgebiet und zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich, Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Geschädigte und Haftungsschuldner haben unabhängig vom



Ort der Schädigung, des Schadenseintritts oder der Geltendmachung des Schadens im Bundesgebiet unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang Schadensersatz zu erhalten bzw. zu leisten. Dies gilt ebenso für die weiteren damit im Zusammenhang stehenden Ansprüche bzw. Rechte und Pflichten.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzesvorschlag ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar. Die Europäische Union hat keine Rechtsetzungskompetenz in dem hier betroffenen Bereich der Straßenverkehrshaftung. Einschlägiges Recht der Europäischen Union existiert daher nicht. Deutschland ist nicht Vertragsstaat völkerrechtlicher Übereinkünfte, welche die hier aufgegriffenen Fragen der Straßenverkehrshaftung betreffen.

## **VI. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Verwaltungsverfahren werden von diesem Gesetzentwurf nicht berührt: Das mit dem Gesetzentwurf neu strukturierte und gesetzlich konkretisierte Recht zur Haftung des Halters und des Führers für Schäden bei dem Betrieb von Anhängern und Gespannen sowie der nunmehr ausdrücklich geregelte Innenausgleich der Gespannfahrzeughalter ist zivilrechtlich durchzusetzen. Die Rechtsanwendung wird vereinfacht, da diese Regelungen künftig ausdrücklich gesetzlich vorgegeben werden.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Der Entwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Prüfung ergibt, dass weder die Managementregeln der Nachhaltigkeit noch die Indikatorenbereiche bzw. Nachhaltigkeitspostulate der Indikatorik einschlägig sind bzw. auf das Regelungsvorhaben angewandt werden können.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

### **4. Erfüllungsaufwand**

#### **a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Ein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger ergibt sich durch die Neuverteilung des Schadensersatzes im Innenverhältnis zwischen dem Halter des Zugfahrzeugs und dem Halter des Anhängers und damit der dahinter stehenden Versicherer nicht: Die Prämienentwicklung für Zugfahrzeuge und Anhänger, durch die Bürgerinnen und Bürger betroffen sein könnten, wird vom zukünftigen Schadensaufwand abhängen. Dieser verändert sich in der Summe aber nicht durch die beabsichtigte Neuregelung. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass einzelne Versicherer die Neuregelung für eine den Schadensaufwand überkompensierende Prämienhöhung nutzen werden, da es sich um einen hoch kompetitiven Markt handelt, auf dem nur wettbewerbsfähige Prämien bestehen können. Diese Einschätzung teilt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Die weiteren Regelungen des Entwurfs werden zu keiner Veränderung des Erfüllungsaufwands führen, da sie lediglich die bestehende Regulierungspraxis kodifizieren.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus der oben beschriebenen Neuverteilung ebenfalls nicht: Zwar wird das Gesetz zur Folge haben, dass im Schadensfall regelmäßig die Versicherer des Zugfahrzeugs stärker und die Versicherer des Anhängers weniger stark belastet werden. In der Summe wird die Versicherungswirtschaft aber weder stärker noch weniger stark belastet, da der Schaden des Geschädigten stets von der (Versicherungs-)Wirtschaft zu tragen ist. Die Neuregelung wird nur zur Konsequenz haben, dass die Belastung zwischen zwei Versicherungsunternehmen verschoben wird. Eine solche Verschiebung zwischen zwei Unternehmen innerhalb derselben Normadressatengruppe stellt keinen Erfüllungsaufwand im Sinne von § 2 des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates dar.

Auch wird kein messbarer Umstellungsaufwand anfallen, da die Anpassungen an die Neuregelung im Rahmen des normalen Geschäftsbetriebs erfolgen werden. Die für die Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die Ermittlung und Prüfung von Ansprüchen sowie für sonstige Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schadensregulierung anfallenden Kosten werden nicht ins Gewicht fallen, da Schulungen ohnehin regelmäßig stattfinden und ein messbarer Mehraufwand durch die Unterrichtung über die Neuregelung nicht zu erwarten ist, zumal durch die Neuregelung nur die Regulierungspraxis, wie sie vor dem Urteil des BGH vom 27. Oktober 2010 (BGHZ 187, 211) bestand, wiederhergestellt werden soll. Es entstehen auch keine Kosten im Zusammenhang mit Vertragsanpassungen bzw. der Neukalkulation von Versicherungsprämien, da Tarifüberprüfungen und Beitragsanpassungen ohnehin regelmäßig (gemeinhin jährlich) erfolgen.

Auch dies entspricht der Einschätzung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Die weiteren Regelungen des Entwurfs werden auch für die Wirtschaft keine Änderung des Erfüllungsaufwands bewirken, da – auch in Bezug auf die Wirtschaft – lediglich die bestehende Regulierungspraxis kodifiziert wird.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Ein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung entsteht ebenfalls nicht.

**5. Weitere Kosten**

Keine.

**6. Weitere Gesetzesfolgen**

Keine.

**VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung der Regelung ist nicht vorgesehen. Auch in den bisherigen Regelungen des StVG zur Haftung des Anhängerhalters, die dieser Gesetzentwurf aufgreift, ist keine Befristung vorgesehen. Im Übrigen soll eine dauerhafte Klarstellung zur Haftungsverteilung beim Innenregress der Gespannfahrzeughalter und im Verhältnis zu den anderen möglichen Unfallbeteiligten erfolgen, die keine Befristung ermöglicht.

Dieses Regelungsvorhaben wird nicht evaluiert, weil es den Erfüllungsaufwand von 1 Million EUR pro Jahr nicht überschreitet.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Artikel 1 enthält die Änderungen der Straßenverkehrshaftung im Straßenverkehrsgesetz (StVG).

#### **Zu Nummer 1 (Änderung des § 7 StVG)**

Die Änderungen zu Nummer 1 betreffen § 7 StVG. Sie sind Folgeänderungen des neuen § 19 StVG-E (Nummer 6), der jetzt zusammengefasst alle Regelungen zur Haftung des Halters beim Betrieb von Anhängern und Gespannen umfasst. Die bisherige Haftungsregelung für Anhänger des § 7 Absatz 1 StVG ist in § 19 Absatz 1 Satz 1 StVG-E aufgenommen. Soweit in § 19 Absatz 1 Satz 1 StVG-E jetzt formuliert wird „von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden“ statt wie bisher in § 7 Absatz 1 StVG „von einem Kraftfahrzeug mitgeführt zu werden“ dient dies nur der präziseren Beschreibung. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Durch den Verweis auf die Anwendbarkeit des § 7 StVG im neuen § 19 Absatz 1 Satz 2 StVG-E sind auch die Regelungen des § 7 Absatz 2 und 3 StVG auf Anhänger anwendbar. Die diesbezüglichen Regelungen in § 7 Absatz 1 und Absatz 3 Satz 3 StVG waren deshalb aufzuheben sowie die Begriffe in § 7 Absatz 3 Satz 1 insoweit anzupassen. Eine Änderung der Rechtslage ist damit nicht verbunden.

#### **Zu Nummer 2 (Änderung des § 8 StVG)**

Die Änderungen zu Nummer 2 betreffen § 8 StVG. Sie sind Folgeänderungen des neuen § 19 StVG-E (Nummer 6), der jetzt zusammengefasst alle Regelungen zur Haftung des Halters beim Betrieb von Anhängern und Gespannen umfasst. Die bisherigen Regelungen des § 8 StVG sind in § 19 Absatz 1 StVG-E aufgenommen, und zwar ausdrücklich in § 19 Absatz 1 Satz 3 StVG-E, der den bisherigen § 8 Nummer 1 StVG aufnimmt, soweit er Anhänger betrifft, und im Übrigen durch die Verweisung auf die für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften der §§ 7 bis 16 StVG in § 19 Absatz 1 Satz 2 StVG-E. Die Anhänger betreffenden Regelungen in § 8 StVG waren deshalb aufzuheben. Eine Änderung der Rechtslage ist damit nicht verbunden.

#### **Zu Nummer 3 (Änderung des § 12 StVG)**

Die Änderung zu Nummer 3 betrifft § 12 StVG. Sie ist eine Folgeänderung des neuen § 19 StVG-E (Nummer 6), der jetzt zusammengefasst alle Regelungen zur Haftung des Halters beim Betrieb von Anhängern und Gespannen umfasst. Die bisherige Regelung des § 12 Absatz 1 Nummer 1 StVG ist in § 19 Absatz 1 StVG-E aufgenommen, und zwar durch die Verweisung auf die für Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften der §§ 7 bis 16 StVG in § 19 Absatz 1 Satz 2 StVG-E. Zusätzlich enthält der neue § 19 Absatz 2 Satz 2 StVG-E jetzt eine klarstellende Regelung für die Haftungshöchstgrenzen nach §§ 12 und 12a StVG bei Unfällen mit Gespannen. Die Anhänger betreffende Regelung zu den Haftungshöchstgrenzen in § 12 Absatz 1 Nummer 1 StVG war deshalb aufzuheben. Eine Änderung der Rechtslage ist damit nicht verbunden.

#### **Zu Nummer 4 (Änderung des § 17 StVG)**

Die Änderung zu Nummer 4 betrifft § 17 StVG. Sie ist eine Folgeänderung des neuen § 19 StVG-E (Nummer 6), der jetzt zusammengefasst alle Regelungen zur Haftung des Halters beim Betrieb von Anhängern und Gespannen umfasst. Dabei enthält § 19 StVG-E in den Absätzen 2 bis 6 spezielle Regelungen für das Innen- und Außenverhältnis der Halterhaftung bei der Unfallbeteiligung von Anhängern, Gespannen, weiteren Kraftfahrzeugen und anderer aus Gefährdung Haftender, die die bisherige Regelung in § 17 Absatz 4 StVG aufgreifen, konkretisieren und ergänzen. Die Anhänger betreffende Regelung in § 17 Absatz 4

StVG war deshalb aufzuheben; die Begriffe in § 17 Absatz 3 StVG waren insoweit anzupassen.

### **Zu Nummer 5 (Änderung des § 18 StVG)**

Die Änderung zu Nummer 5 betrifft § 18 StVG. Sie ist eine Folgeänderung des neuen § 19a StVG-E (Nummer 6), der jetzt zusammengefasst alle Regelungen zur Haftung des Führers von Anhängern und Gespannen umfasst. Die bisherige Regelung des § 18 Absatz 1 und 2 ist in § 19a Absatz 1 und 3 StVG-E aufgenommen, die wiederum auf die Regelungen zum Führen von Kraftfahrzeugen in § 18 Absatz 1 und 2 StVG verweisen. § 19a Absatz 2 StVG-E enthält spezielle Regelungen für das Innen- und Außenverhältnis der Führerhaftung bei der Unfallbeteiligung von Anhängern, Gespannen, weiteren Kraftfahrzeugen und anderer aus Gefährdung Haftender, die die bisherige Regelung in § 18 Absatz 3 StVG aufgreifen, konkretisieren und ergänzen. Die Anhänger betreffenden Regelungen in § 18 Absatz 1 und 3 StVG waren deshalb aufzuheben.

### **Zu Nummer 6 (Einfügung eines neuen § 19 StVG)**

Kernstück der Neuregelung ist die Einfügung eines neuen § 19 StVG-E. Er enthält zusammengefasst alle bisher in den §§ 7 bis 17 StVG verstreuten Regelungen zur Haftung des Halters für den Betrieb von Anhängern und Gespannen. Eingehend geregelt werden dabei jetzt vor allem die Haftungsverteilung im Innenverhältnis zwischen den Haltern der Gespannfahrzeuge (Absatz 4) und im Außenverhältnis zu weiteren unfallbeteiligten Haltern von Kraftfahrzeugen und anderen aus Gefährdung Haftender durch Übernahme, Konkretisierung und Ergänzung der Regelungen nach § 17 Absatz 1 bis 4 StVG für die Unfallbeteiligung von Anhängern und Gespannen (Absätze 3, 5 und 6).

### **Zu § 19 Absatz 1 StVG-E**

§ 19 Absatz 1 StVG-E enthält in Satz 1 die grundlegende Haftungsnorm für die Halter von Anhängern: Sie haften wie die Halter von Kraftfahrzeugen für die beim Betrieb des Anhängers verursachten Schäden. Dies gilt gleichermaßen für Anhänger, die im Unfallzeitpunkt von einem Kraftfahrzeug gezogen werden, als auch für Anhänger, die im Unfallzeitpunkt mit einem Kraftfahrzeug nicht verbunden sind (vgl. Absatz 6). Insoweit nimmt dieser Satz die unter Nummer 1 gestrichene Haftungsnorm des § 7 Absatz 1 StVG geltender Fassung auf, soweit sie Anhänger betrifft. Dabei wird zugleich der später mehrfach verwendete Begriff „Zugfahrzeug“ als ein Kraftfahrzeug, das einen dazu bestimmten Anhänger zieht, legaldefiniert. Die Ersetzung der Wörter „mitgeführt zu werden“ durch die Wörter „gezogen zu werden“ dient nur der präziseren Formulierung. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Satz 2 stellt klar, dass für die Haftung des Anhängerhalters nach Satz 1 die für den Kraftfahrzeughalter geltenden Vorschriften der §§ 7 bis 16 StVG entsprechend gelten. Dies betrifft zunächst die Enthaltung bei Vorliegen höherer Gewalt nach § 7 Absatz 2 StVG oder in den Fällen der Schädigung einer beim Betrieb des Anhängers tätigen Person nach § 8 Nummer 2 StVG oder einer mit dem Anhänger beförderten Sache nach § 8 Nummer 3 StVG. In diesen Fällen wird damit auch der Anhängerhalter weiterhin von der Haftung befreit. Dies betrifft sodann die Haftung des Halters für Schwarzfahrten nach § 7 Absatz 3 StVG: Wie nach geltendem Recht (§ 7 Absatz 3 StVG) haftet der Nutzer danach anstelle des Halters des Anhängers, wenn er den Unfall verursachte, als er den Anhänger ohne Verschulden des Halters genutzt hat. Der Nutzer haftet neben dem Halter, wenn der Halter die Nutzung durch sein Verschulden ermöglicht hat. Ausnahmen bestehen auch hier, wenn der Nutzer für den Betrieb des Anhängers angestellt war oder ihm der Anhänger vom Halter zur Nutzung überlassen wurde. Schließlich gelten kraft dieser Verweisung für die Haftung des Anhängerhalters auch die Regelungen zum Mitverschulden nach § 9 StVG, zum Umfang der Ersatzpflicht nach den §§ 10, 11 und 13 StVG, zur Verjährung und Verwirkung nach den §§ 14, 15 StVG und zu den Konkurrenzen nach § 16 StVG. Auch die Regelungen

zu den Haftungshöchstgrenzen nach den §§ 12 und 12a StVG gelten hiernach grundsätzlich für Anhänger. Ist ein Anhänger aber mit einem Zugfahrzeug zu einem Gespann verbunden, ist die Sonderregelung des Absatzes 2 Satz 2 zu beachten.

Die bisher auch für die Haftung des Halters von Anhängern geltenden Vorschriften des § 17 StVG wurden in § 19 Absatz 2 bis 6 StVG-E übernommen, konkretisiert und ergänzt. Die bisher in § 18 StVG enthaltene Haftung des Führers eines Anhängers wurde gesondert in den neuen § 19a StVG-E aufgenommen. Diese Vorschriften sind daher von der Verweisung des § 19 Absatz 1 Satz 2 StVG-E ausgenommen.

Eine ausdrückliche Regelung durch § 19 Absatz 1 Satz 3 StVG-E hat aber die Enthftung nach dem bisherigen § 8 Nummer 1 StVG erfahren. Ohne dass sich inhaltlich etwas ändert, wird dort nunmehr klargestellt, dass die Haftung des Anhängerhalters auch dann entfällt, wenn der Anhänger von einem nach § 8 Nummer 1 StVG enthafteten, langsam fahrenden Kraftfahrzeug gezogen wird.

### **Zu § 19 Absatz 2 StVG-E**

§ 19 Absatz 2 Satz 1 StVG-E enthält zunächst eine Legaldefinition des Gespanns, die auch für die nachfolgenden Absätze dieser und der folgenden Vorschrift maßgeblich ist: „Gespann“ ist danach ein Zugfahrzeug mit Anhänger, also ein Kraftfahrzeug, das mit einem Anhänger verbunden ist und diesen zieht; selbstverständlich ist auch ein Zugfahrzeug mit mehreren Anhängern ein Gespann im Sinne dieser Vorschrift.

Sodann stellt diese Vorschrift für den Fall der Schädigung eines anderen klar, dass der Halter jedes Gespannfahrzeugs, also des Zugfahrzeugs und des Anhängers, dem anderen für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns haftet. Dabei ist die Bezeichnung des Gläubigers als „anderen“ bewusst allgemein gehalten, um alle Fälle der Haftung eines Gespannfahrzeughalters im Außenverhältnis zu erfassen: Sie meint – ebenso wie in Absatz 3, 1. Alternative in Verbindung mit § 17 Absatz 1 StVG – zum einen den dort „Dritten“ genannten weiteren Unfallbeteiligten, der in der Regel mangels Motorisierung nicht selbst der Haftung nach den §§ 7 ff. StVG unterliegt. Sie umfasst darüber hinaus aber auch andere am Unfall beteiligte und geschädigte Kraftfahrzeughalter, die selbst der Haftung nach den §§ 7 ff. StVG unterliegen (vgl. Absatz 3, 2. Alternative in Verbindung mit § 17 Absatz 2 StVG). Mit dem Entstehen für die kumulierten Betriebsgefahren von Zugfahrzeug und Anhänger trägt die Vorschrift der im Einzelfall regelmäßig erhöhten Betriebsgefahr von Gespannen Rechnung (vgl. die Begründung des Regierungsentwurfs des 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes, Bundestagsdrucksache 14/7752, S. 29) und entlastet zugleich den Geschädigten von der Pflicht, dem Halter jedes einzelnen Gespannfahrzeugs die gerade seinem Fahrzeug im Einzelfall zukommende Betriebsgefahr nachweisen zu müssen. Insoweit wird jetzt ausdrücklich im Gesetz die anerkannte Regulierungspraxis niedergelegt, wonach das Gespann eine Betriebseinheit bildet, die bereits nach geltendem Recht im Außenverhältnis zu einer Haftung jedes Gespannfahrzeughalters für das gesamte Gespann führt (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 3 Rn. 116). Hat einer der Gespannfahrzeughalter hiernach im Außenverhältnis für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns einzustehen, haben sich die Gespannfahrzeughalter hierüber im Innenverhältnis nach § 19 Absatz 4 Satz 1 bis 3 StVG-E auszugleichen.

Absatz 2 Satz 2 stellt klar, dass jeder der im Außenverhältnis gesamtschuldnerisch haftenden Halter der Gespannfahrzeuge im Rahmen der Haftungshöchstgrenzen der §§ 12 und 12a StVG haftet. Diese Höchstgrenzen gelten damit bei einer Verbindung von Zugfahrzeug und Anhänger zu einem Gespann für das Gespann als Ganzes, nicht hingegen für jedes einzelne Gespannfahrzeug und erhöhen sich in diesem Fall nicht bis zur doppelten Höchstsumme. Auch diese Klarstellung trägt der Tatsache Rechnung, dass es sich bei einem zu einem Gespann verbundenen Zugfahrzeug mit Anhänger um eine Betriebseinheit handelt, die eine – im Einzelfall regelmäßig erhöhte – Betriebsgefahr verkörpert. Auch der regelmäßig erhöhten Betriebsgefahr von Gespannen tragen aber die in den letzten Jahren mehrfach

erhöhten Haftungshöchstgrenzen der §§ 12 und 12a StVG noch angemessen Rechnung, so dass es ihrer erneuten Erhöhung auch für Gespanne nicht bedarf.

### **Zu § 19 Absatz 3 StVG-E**

§ 19 Absatz 3 StVG-E enthält die Regeln zur Schadensregulierung zwischen mehreren Unfallbeteiligten, die sämtlich nach den §§ 7 ff. StVG haften, wenn zu ihnen auch ein Gespann zählt. Sie betreffen allerdings nur das Verhältnis zwischen den Haltern der Gespannfahrzeuge einerseits und den Haltern der weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge andererseits. Die Schadensregulierung im Verhältnis der Halter der Gespannfahrzeuge untereinander ist in Absatz 4 gesondert geregelt. Für die Schadensregulierung im Verhältnis der Halter mehrerer weiterer unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge untereinander gilt § 17 StVG unmittelbar.

Geregelt sind zum einen die Fälle, in denen ein Gespann und ein weiteres Kraftfahrzeug sowie ein nicht nach den §§ 7 ff. StVG haftender Dritter an dem Unfall beteiligt sind und in denen die Halter der Gespannfahrzeuge und des weiteren Kraftfahrzeugs dem Dritten zum Ersatz verpflichtet sind (Absatz 3, 1. Alternative). Für die Ansprüche der Halter der Gespannfahrzeuge einerseits und des weiteren Kraftfahrzeugs andererseits wegen des dem Dritten geschuldeten oder schon geleisteten Schadensersatzes wird auf die Grundregel des § 17 Absatz 1 StVG verwiesen. Hieraus ergibt sich daher die Anspruchsgrundlage für einen Innenausgleich im Verhältnis der Halter der Gespannfahrzeuge einerseits und dem Halter des weiteren Kraftfahrzeugs andererseits unter wechselseitiger Anrechnung der dem eigenen Fahrzeug zukommenden Betriebsgefahr.

Zum anderen sind die Fälle geregelt, in denen ein Gespann und ein weiteres Kraftfahrzeug an dem Unfall beteiligt sind und in denen Schäden der beteiligten Halter gegeneinander geltend gemacht werden (Absatz 3, 2. Alternative): Für die Haftungsansprüche der Halter der Gespannfahrzeuge einerseits und die Haftungsansprüche des Halters des weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs andererseits wird auf die Grundregel des § 17 Absatz 2 StVG verwiesen. Aus § 7 StVG in Verbindung mit dieser Vorschrift ergibt sich daher die Grundlage für die jeweiligen Haftungsansprüche der Halter der Gespannfahrzeuge einerseits und des Halters des weiteren Kraftfahrzeugs andererseits unter wechselseitiger Anrechnung der dem eigenen Fahrzeug zukommenden Betriebsgefahr.

Sowohl für den Innenausgleich im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zu dem Halter des weiteren beteiligten Kraftfahrzeugs wegen des Dritten geschuldeten oder geleisteten Schadensersatzes nach der 1. Alternative als auch für die Haftung im Außenverhältnis der Gespannfahrzeughalter zu dem Halter des anderen beteiligten Kraftfahrzeugs nach der 2. Alternative kommt es seitens des Gespannfahrzeughalters stets auf die das Gespann als Ganzes betreffenden Umstände an, insbesondere inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Gespann oder von dem weiteren Kraftfahrzeug verursacht wurde. Dies folgt aus Absatz 2 Satz 1, der sowohl die Gespannunfälle erfasst, in denen kein weiteres Kraftfahrzeug unfallbeteiligt ist, als auch die Gespannunfälle des Absatzes 3, in denen ein weiteres Kraftfahrzeug unfallbeteiligt ist. Damit wird das Gespann auch in den beiden Regulierungsfällen des Absatzes 3 als Haftungseinheit betrachtet. Mit dieser Einstandspflicht der Gespannfahrzeughalter für die kumulierten Betriebsgefahren von Zugfahrzeug und Anhänger trägt diese Vorschrift der im Einzelfall regelmäßig erhöhten Betriebsgefahr von Gespannen Rechnung (vgl. die Begründung des Regierungsentwurfs des 2. Schadensersatzrechtsänderungsgesetzes, Bundestagsdrucksache 14/7752, S. 29) und sie entlastet zugleich den Geschädigten von der Pflicht, dem Halter jedes einzelnen Gespannfahrzeugs die seinem Fahrzeug im Einzelfall zukommende Betriebsgefahr nachweisen zu müssen. Insoweit wird jetzt ausdrücklich im Gesetz die anerkannte Regulierungspraxis niedergelegt, wonach das Gespann eine Betriebseinheit bildet, die bereits nach geltendem Recht zu einer Haftung jedes Gespannfahrzeughalters für das gesamte Gespann führt (Greger/Zwicker, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 3 Rn. 116).

Hat einer der Gespannfahrzeughalter im Innenverhältnis nach Absatz 3, 1. Alternative in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 oder im Außenverhältnis nach Absatz 3, 2. Alternative in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 gegenüber einem weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeughalter für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns einzustehen, haben sich die Gespannfahrzeughalter hierüber im Innenverhältnis, im ersten Fall in einem weiteren – nachgeschalteten – Innenverhältnis, auszugleichen. Dieser gegenseitige Ausgleichsanspruch der Gespannfahrzeughalter folgt bereits nach geltendem Recht aus § 426 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) und nicht aus § 17 StVG (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 36 Rn. 2; Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 25a). Hierauf wird – klarstellend – in Absatz 4 Satz 1 nun nochmals ausdrücklich verwiesen. Wie dieser Ausgleich erfolgt, regelt jetzt speziell der neue § 19 Absatz 4 Satz 2 bis 4 StVG-E. Dies betrifft allerdings stets nur die Passivseite, d.h. den Ausgleich der Gespannfahrzeughalter als Schuldner fremder Schadensersatzansprüche.

Soweit es um die Aktivseite geht, d.h. wenn die Gespannfahrzeughalter als Gläubiger eigener Ausgleichs- oder Haftungsansprüche betroffen sind, ergeben sich diese Ansprüche im (Außen-)Verhältnis zu dem Halter eines weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs aus den §§ 19 Absatz 3, 1. Alternative StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 1 StVG oder aus den §§ 7 StVG, 19 Absatz 3, 2. Alternative StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 2 StVG. Dabei haben sich die Halter eines Gespannfahrzeugs nach § 19 Absatz 2 Satz 1 StVG-E auch die Betriebsgefahr des jeweils anderen Gespannfahrzeugs anrechnen zu lassen. Im (Innen-)Verhältnis der beiden Gespannfahrzeughalter gelten – wie im Fall keiner Beteiligung eines weiteren Kraftfahrzeugs (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 3 Rn. 117, 252) – die allgemeinen Vorschriften, d.h. diejenigen der Vertrags- und Deliktshaftung, und nicht das StVG. Dies stellt Absatz 4 Satz 5 jetzt nochmals ausdrücklich klar.

Absatz 3 nimmt schließlich für das Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zu dem Halter eines weiteren beteiligten Kraftfahrzeugs nicht nur die Regelungen des § 17 Absatz 1 und 2 in Bezug, sondern auch die Enthafungsregelung des § 17 Absatz 3 StVG bei unabwendbaren Ereignissen und macht sie damit auch für das Verhältnis der Halter von Gespannfahrzeugen einerseits und dem Halter eines weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs andererseits anwendbar: Stellt sich der Unfall für ein Gespann als unabwendbar dar, haften die Halter seiner Fahrzeuge gegenüber dem Halter des anderen beteiligten Kraftfahrzeugs nicht nach § 19 Absatz 3, 1. Alternative StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 1 StVG oder nach § 19 Absatz 3, 2. Alternative StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 2 StVG. Gleiches gilt hiernach für den Halter des anderen beteiligten Kraftfahrzeugs, wenn der Unfall mit dem Gespann sich für diesen als unabwendbar darstellt. Wegen der Einzelheiten der Enthafung wird auf § 17 Absatz 3 StVG verwiesen, den Absatz 3 insgesamt in Bezug nimmt.

### **Zu § 19 Absatz 4 StVG-E**

§ 19 Absatz 4 StVG-E regelt das Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander für die Fälle der Absätze 2 und 3: Sie betreffen vorrangig den Innenausgleich der Gespannfahrzeughalter auf der Passivseite, d.h. den Ausgleich der Gespannfahrzeughalter als Schuldner fremder Schadensersatzansprüche (Sätze 1 bis 4). Ein abschließender Verweis betrifft die gegenseitigen Ansprüche der Gespannfahrzeughalter auf der Aktivseite, d.h. die Regulierung zwischen den Gespannfahrzeughaltern als Gläubiger von Ersatzansprüchen bei eigenen Schäden (Satz 5).

### **Zu Satz 1**

Sind die Halter von Gespannfahrzeugen in den Fällen der Absätze 2 und 3 den Ansprüchen eines nicht nach den §§ 7 ff. StVG haftenden Dritten sowie eines nach den §§ 7 ff. StVG haftenden Halters eines weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs ausgesetzt, so regelt Ab-

satz 4 Satz 1 bis 4 den sich hieran anschließenden (Innen-)Ausgleich der Halter der Gespannfahrzeuge. Ihnen steht insoweit ein gegenseitiger Ausgleichsanspruch zu, der bereits nach geltendem Recht aus § 426 BGB und nicht aus § 17 StVG hergeleitet wird (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 36 Rn. 2; Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 25a; Lemcke, r+s 2011, 56; ders., r+s 2011, 373, 375). Hierauf wird – klarstellend – in Absatz 4 Satz 1 nun nochmals ausdrücklich verwiesen. Wie dieser Ausgleich im Einzelnen erfolgt, regelt jetzt speziell der neue § 19 Absatz 4 Satz 2 bis 4 StVG-E, soweit hierzu keine vertragliche Vereinbarung der Gespannfahrzeughalter rechtswirksam geschlossen ist.

#### **Zu den Sätzen 2 bis 4**

Mit dem neuen § 19 Absatz 4 Satz 2 bis 4 StVG-E soll für den (Innen-)Ausgleich der Gespannfahrzeughalter zu der ursprünglichen Regulierungspraxis nach Einführung der Gefährdungshaftung von Anhängerhaltern durch das Zweite Schadensersatzrechtsänderungsgesetz (dazu eingehend in der Allgemeinen Begründung oben unter A.I.) zurückgekehrt werden: Nach Satz 2 wird die Haftung im Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter in den eingangs genannten Fällen des § 19 Absatz 2 StVG-E und des § 19 Absatz 3 StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 1 bis 3 StVG jetzt explizit grundsätzlich dem Zugfahrzeughalter zugewiesen. Maßgeblich für diese Haftungszuweisung sind die regelmäßig von den Gespannfahrzeugen gesetzten Betriebsgefahren, für die die Gespannfahrzeughalter im Außenverhältnis haften und für deren Verteilung auf die einzelnen Gespannfahrzeughalter im Innenverhältnis sie daher auch so lange den richtigen Anknüpfungspunkt bilden, wie vertraglich keine andere Vereinbarung getroffen wurde. Hiernach ist es aber regelmäßig die Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs, die sich auf den Unfall maßgeblich ausgewirkt hat. Die Verantwortlichkeit muss daher auch regelmäßig beim ziehenden Fahrzeug liegen. Denn regelmäßig ist nur das Zugfahrzeug motorgetrieben und selbständig lenkbar. Und regelmäßig ist es daher sein Halter, der – vermittelt durch den Führer – mit dem Betrieb des Zugfahrzeugs die schadensursächliche Gefahr gesetzt hat und nicht der Halter des Anhängers mit dem Betrieb seines nur vom Zugfahrzeug gezogenen und insoweit unselbständigen Fahrzeugs (vgl. Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 17 StVG Rn. 25a). Der Anhänger ist – wie schon aus seinem Begriff folgt – dem Zugfahrzeug zu- und untergeordnet: Er hängt an dem Zugfahrzeug an und von diesem daher ab. In der Regel wäre der Unfall auch durch den Betrieb des Zugfahrzeugs allein verursacht worden. Der mit dem Zugfahrzeug verbundene Anhänger wirkt sich im Regelfall nicht auf die Schadensentstehung aus. Dies gilt ganz besonders für die Fälle, in denen der Anhänger in Maß und Gewicht weit hinter denjenigen des Zugfahrzeugs zurückbleibt, wie vor allem bei vielen PKW-Anhängern, die nicht Wohnzwecken dienen.

Seine Grenze findet dieser Regelfall, wenn ausnahmsweise der verbundene Anhänger einmal zu einer Erhöhung der Betriebsgefahr des Zugfahrzeugs geführt hat. Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen sich ein technischer Defekt des Anhängers unfallursächlich ausgewirkt hat. Hierfür obliegt im Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter dem Zugfahrzeughalter die Beweislast. Für diesen Ausnahmefall hebt Satz 3 die grundsätzliche Zuweisung der Haftung zum Zugfahrzeughalter auf. Die Haftungsverteilung richtet sich dann – vorbehaltlich anderer vertraglicher Vereinbarung – nach den jeweils gesetzten Betriebsgefahren, d.h. inwieweit der Schaden vorwiegend von dem Zugfahrzeug oder dem Anhänger verursacht wurde. Dies ordnet Satz 3, 2. Halbsatz ausdrücklich an.

Satz 4 greift diese Ausnahme auf und stellt klar, dass allein das Ziehen des Anhängers im Regelfall nicht die Gefahr in der Weise erhöht, dass sie im Sinne des Satzes 3 höher ist als durch das Zugfahrzeug allein. Sonst würde allein durch die Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger zum Gespann, welche schon Voraussetzung der Anwendbarkeit des Absatzes 4 ist, der in Satz 2 bestimmte Regelfall durchbrochen und die Regelung damit konterkariert. Anderes kann ausnahmsweise dann gelten, wenn der Anhänger im Einzelfall aufgrund seiner außergewöhnlichen Beschaffenheit (Überlänge, Überbreite, Schwertransport etc.) eine besondere Gefahr darstellt.



## **Zu Satz 5**

Nachdem die Sätze 1 bis 4 die Passivseite betrafen, also den (Innen-)Ausgleich zwischen den Gespannfahrzeughaltern als Schuldner fremder Schadensersatzansprüche, regelt Satz 5 den Fall, dass die Gespannfahrzeughalter selbst erlittene Schäden einander zu ersetzen haben, sie also auf der Aktivseite betroffen sind. Dazu verweist diese Regelung klarstellend auf die allgemeinen Vorschriften, also auf das allgemeine vertragliche und deliktische Haftungsrecht. Damit wird für die jeweils erlittenen Schäden zugleich ermöglicht, etwaigen vertraglichen Haftungsregelungen im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander Geltung zu verschaffen.

Dies betrifft insbesondere den Fall, dass neben dem Gespann keine weiteren Kraftfahrzeuge beteiligt sind und in dem für das geltende Recht anerkannt ist, dass sich die Haftung nach den allgemeinen Vorschriften richtet, weil die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG nur andere durch einen Straßenverkehrsunfall Geschädigte vor der Betriebsgefahr des Gespanns und seiner Einzelfahrzeuge schützt, nicht aber die zu dem Gespann verbundenen Einzelfahrzeuge voreinander (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 3 Rn. 117, 252). Dies betrifft darüber hinaus aber auch die Fälle, in denen neben dem Gespann ein weiteres Kraftfahrzeug an dem Unfall beteiligt ist und ein Gespannfahrzeughalter Schäden erlitten hat. Auch für diese Fälle kann neben dem Halter des weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs (nach § 19 Absatz 3 StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 2, 3 StVG) der andere Gespannfahrzeughalter haften.

Schließlich gilt diese Regelung auch für den Fall, dass sich einer der Gespannfahrzeughalter beim Ausgleich seiner Schäden von dem Halter eines weiteren beteiligten Kraftfahrzeugs die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns nach Absatz 2 Satz 1 entgegenhalten lassen muss. Ob er für den um die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns geminderten Ersatz von dem anderen Gespannfahrzeughalter insoweit Ausgleich erlangen kann, als er sich auch die dessen Fahrzeug betreffende Betriebsgefahr hat anrechnen lassen müssen, richtet sich ebenfalls nach den allgemeinen Vorschriften, insbesondere nach den hierzu eventuell getroffenen vertraglichen Vereinbarungen.

## **Zu Absatz 5**

Absatz 5 greift die gestrichene Regelung für Anhänger im § 17 Absatz 4 StVG (Nummer 4 Buchstabe b) auf. Sie betrifft den Fall, dass ein Zugfahrzeug mit Anhänger (Gespann), für welche nach den §§ 7 StVG, 19 StVG-E gehaftet wird und andere einer Gefährdungshaftung unterliegende Gegenstände den Schaden gemeinsam verursacht haben. Die Vorschrift ist dem § 17 Absatz 4 StVG nachgebildet, der den Fall betrifft, dass ein Kraftfahrzeug und andere einer Gefährdungshaftung unterliegende Gegenstände den Schaden gemeinsam verursacht haben. Hier wie dort werden zwei andere Gegenstände ausdrücklich genannt, deren Beteiligung an einem Straßenverkehrsunfall häufiger geschieht: ein Tier und eine Eisenbahn. Diese Nennung ist allerdings nicht abschließend: Die Regelung gilt zumindest entsprechend, wenn andere Gegenstände, die einer Gefährdungshaftung unterliegen, wie z.B. ein Luftfahrzeug, gemeinsam mit einem Gespann den Unfall verursacht haben.

Für diese Fälle ordnet Absatz 5 die entsprechende Anwendung der Absätze 3 und 4 des § 19 StVG-E an. Diese Fälle unterscheiden sich rechtlich nicht von dem Fall einer Unfallbeteiligung eines Gespanns und eines weiteren Kraftfahrzeugs, weshalb die für diesen Fall geltenden besonderen Vorschriften des § 19 Absatz 3 StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 1 bis 3 StVG und § 19 Absatz 4 StVG-E auch zur entsprechenden Anwendung gebracht werden.

## **Zu Absatz 6**

Absatz 6 betrifft schließlich die Haftung für einen im Unfallzeitpunkt nicht mit dem Zugfahrzeug zu einem Gespann verbundenen Anhänger. Auch für ihn gilt zunächst die Haftungsnorm des neuen § 19 Absatz 1 StVG-E: Sein Halter haftet wie der Halter des mit einem Zugfahrzeug im Unfallzeitpunkt verbundenen Anhängers. Für ihn gelten jedoch nicht die Absätze 2 bis 5. Sie setzen eine Verbindung von Zugfahrzeug und Anhänger zu einem Gespann im Unfallzeitpunkt voraus und betreffen die hieraus erwachsenden Besonderheiten bei der Schadensregulierung im Verhältnis zu den anderen Unfallbeteiligten und im Verhältnis der Gespannfahrzeughalter zueinander. Insoweit ergänzen und modifizieren sie die Regelungen des § 17 StVG für Unfälle mit diesen Fahrzeugen. Dieser Sonderregeln bedarf es nicht, wenn Zugfahrzeug und Anhänger zum Unfallzeitpunkt nicht zu einem Gespann verbunden sind.

Dass sich in diesen Fällen die Betriebsgefahr des nicht mehr verbundenen Zugfahrzeugs verwirklicht, mit der Konsequenz, dass auch sein Halter – wie bei einem Gespann – weiterhin verschuldensunabhängig haften müsste, dürfte wohl nur dann anzunehmen sein, wenn sich der Anhänger im Unfallzeitpunkt oder kurz zuvor unbeabsichtigt vom Zugfahrzeug gelöst hat. Auf diesen Fall wird man daher weiterhin die Absätze 2 bis 5 anwenden müssen. Dass dies auch noch anzunehmen ist, wenn der Anhänger bereits abgestellt wurde, nimmt ein Teil der Literatur (König, in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 7 StVG Rn. 8; Hentschel, NZV 2002, 433) zwar an. Sie verweist dazu aber auf eine Rechtsprechung (OLG Oldenburg, Urteil vom 7. April 2000 – 6 U 1/00, zfs 2001, 303; OLG München, Urteil vom 19. Dezember 1997 – 10 U 2963/97, NZV 1999, 124), welche vor der Einführung der Gefährdungshaftung für Anhängerhalter ergangen ist. Diese weite Auslegung des Betriebsbegriffs des Zugfahrzeugs dürfte daher von dem Bestreben getragen sein, den durch einen abgestellten Anhänger Geschädigten nicht schlechter zu stellen. Einer solch weiten Auslegung bedarf es zum Schutz des Geschädigten aber seit der Einführung der Gefährdungshaftung für Anhängerhalter nicht mehr, weshalb ihre Aufrechterhaltung und die weitere Annahme einer Gefährdungshaftung des Halters des abgekoppelten Zugfahrzeugs seitdem nicht mehr geboten ist (C. Huber, Das neue Schadensersatzrecht, 2003, § 4 Rn. 106; Lang/Stahl/Suchomel, NZV 2003, 441, 442).

Soweit die Schadensregulierung im Verhältnis des Halters des nicht verbundenen Anhängers zu dem Halter eines weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeugs und im Verhältnis zu anderen Unfallbeteiligten, die aus Gefährdung haften, wie dem Tierhalter oder dem Eisenbahnbetriebsunternehmer, betroffen ist, unterscheidet sich der nicht verbundene Anhänger indes nicht von einem (abgestellten) Kraftfahrzeug ohne Anhänger. Dies erfordert haftungsrechtlich eine ebensolche Behandlung, was Absatz 6, 2. Halbsatz durch die entsprechende Anwendung der Vorschriften des § 17 StVG anordnet.

## **Zu Nummer 6 (Einfügung eines neuen § 19a StVG)**

§ 19a StVG-E regelt die Haftung des Führers eines Anhängers und Gespanns in einer gesonderten Vorschrift und folgt damit dem Vorbild des die Haftung des Führers eines Kraftfahrzeugs betreffenden § 18 StVG. Inhaltlich greift er die gestrichenen Regelungen zur Führerhaftung für Anhänger in § 18 Absatz 1 und 3 StVG (Nummer 5) auf, konkretisiert und ergänzt diese.

## **Zu Absatz 1**

Führt der Führer ein Zugfahrzeug mit einem Anhänger, ist er Führer des gesamten Gespanns. Davon geht Absatz 1 Satz 1 aus, wenn er vom Führer des Gespanns spricht. Liegen die Voraussetzungen vor, haftet er für die durch das Führen des gesamten Gespanns verursachten Schäden. Dies bringt Satz 1 zum Ausdruck, der zugleich darauf verweist, dass er für das gesamte Gespann wie der Führer eines Kraftfahrzeugs haftet. Satz 2 ver-

deutlicht dies noch, indem er § 18 Absatz 1 und 2 StVG für entsprechend anwendbar erklärt: Wie der Führer eines Kraftfahrzeugs haftet der Führer eines Gespanns für die von dem gesamten Gespann verursachten Unfallschäden nach den §§ 8 bis 16 StVG, wenn er das nach § 18 Absatz 1 Satz 2 StVG vermutete Verschulden nicht entkräften kann.

In diesem Fall haftet der Führer des Gespanns im Außenverhältnis neben den Haltern der Gespannfahrzeuge für die Schäden der anderen Unfallbeteiligten als Gesamtschuldner. Dabei muss er sich – liegen die Haftungsvoraussetzungen des § 19a Absatz 1 StVG-E in Verbindung mit § 18 Absatz 1 StVG bei dem Führer vor – auch die auf die Gespannfahrzeuge entfallenden Betriebsgefahren zurechnen lassen, d.h. er haftet im Außenverhältnis gegenüber anderen Unfallbeteiligten für sein (vermutetes) Verschulden und die Betriebsgefahr des von ihm geführten Gespanns und er muss sich – umgekehrt – sein (vermutetes) Verschulden und die Betriebsgefahr des von ihm geführten Gespanns von anderen Unfallbeteiligten auf die selbst erlittenen Schäden anspruchsmindernd anrechnen lassen (vgl. BGH, Urteil vom 17. November 2009 – VI ZR 58/08, NJW 2010, 927, 928; Grüneberg, in Palandt, BGB, 78. Auflage 2019, § 254 BGB Rn. 10). Insoweit bilden der Führer des Gespanns und die Halter der Gespannfahrzeuge im (Außen-)Verhältnis zu den anderen Unfallbeteiligten eine Zurechnungs- und Haftungseinheit (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 12). Im Verhältnis des Führers des Gespanns zu den Gespannfahrzeughaltern gilt Absatz 2 Satz 2 und 3.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 greift die gestrichene Vorschrift des § 18 Absatz 3 (Nummer 5, Buchstabe b) für den Führer eines Gespanns auf, konkretisiert und ergänzt diese.

### **Zu Satz 1**

Wie in der für Führer von Gespannen gestrichenen Vorschrift des § 18 Absatz 3 StVG wird in Satz 1 für die Fälle des § 17 StVG, die für Gespannbeteiligungen jetzt speziell in § 19 Absatz 3 und 5 StVG-E geregelt werden, auf die Vorschriften des § 17 StVG verwiesen, soweit es das Verhältnis des Führers des unfallbeteiligten Gespanns zu anderen beteiligten Kraftfahrzeughaltern und -führern sowie anderen aus Gefährdung haftenden Unfallbeteiligten, wie den Tierhalter und den Bahnbetriebsunternehmer, betrifft. Hierdurch wird sichergestellt, dass der Führer des Gespanns und die Halter der Gespannfahrzeuge weiterhin eine Haftungseinheit gegenüber den Haltern und Führern der anderen unfallbeteiligten Fahrzeuge und sonst aus Gefährdung haftenden Unfallbeteiligten bilden, die gesamtschuldnerisch für die – um das Verschulden des Führers des Gespanns – erhöhte Betriebsgefahr des gesamten Gespanns haften. Der Führer des Gespanns wird damit in das Haftungs- und Ausgleichssystem der § 19 Absatz 3 und 5 StVG-E in Verbindung mit § 17 StVG einbezogen (vgl. Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 11). Voraussetzung dafür ist aber – ebenso wie nach § 18 Absatz 3 StVG –, dass der Führer des Gespanns zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, er also nach § 19a Absatz 1 StVG-E haftet, weil er das vermutete Verschulden nicht widerlegen kann. Ist dies der Fall, richtet sich kraft des Verweises der Ausgleich des Führers des Gespanns für seine Ersatzpflicht und die der Halter und Führer weiterer unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge gegenüber Dritten grundsätzlich nach § 17 Absatz 1 StVG. Ebenso richtet sich die Haftung des Führers des Gespanns für Schäden der Halter und Führer weiterer unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge grundsätzlich nach § 17 Absatz 2 StVG. Dabei hat der Führer des Gespanns für die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns einzustehen. Nach § 17 Absatz 1 und 2 StVG richtet sich dann grundsätzlich auch der Ausgleichsanspruch des für Drittschäden eingetretenen Führers des Gespanns und die Haftung auf den Ersatz eigener Schäden des Führers des Gespanns durch die Halter und Führer der weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge, wobei sich der Führer des Gespanns dessen gesamte Betriebsgefahr anspruchsmindernd anrechnen lassen muss (BGH, Urteil vom 17. November 2009 – VI ZR 58/08, NJW 2010, 927, 928 m.w.N.; Grüneberg, in Palandt, BGB, 78. Auflage 2019, § 254 BGB Rn. 10).

Nicht der Haftung nach dem StVG unterfällt die Ersatzpflicht des Führers des Gespanns gegenüber den Haltern der Gespannfahrzeuge für diesen entstandene Schäden (Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 4 Rn. 34, für den Führer eines Kraftfahrzeugs). Sie richtet sich nach allgemeinem Vertrags- und Deliktsrecht, worauf Satz 3 jetzt ausdrücklich verweist.

## **Satz 2**

Satz 2 betrifft das Verhältnis des Gespannführers zu den Haltern der Gespannfahrzeuge, soweit er auf der Passivseite betroffen ist, also der Führer des Gespanns fremde Forderungen für die gesamte Haftungseinheit Gespann erfüllt, für welche er Ausgleich bei den anderen Gespannverantwortlichen sucht: Hierfür stellt Satz 2 klar, dass der Führer des Gespanns insoweit von den Haltern der Gespannfahrzeuge einen Gesamtschuldnerausgleich nach § 426 BGB verlangen kann; auch dies entspricht geltendem Recht (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 15; Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 36 Rn. 3), weshalb dem neuen Satz 2 nur klarstellende Funktion zukommt. Dies gilt selbstverständlich auch im umgekehrten Fall, wenn einer der Gespannfahrzeughalter Forderungen anderer Unfallbeteiligter für die gesamte Haftungseinheit Gespann erfüllt hat und nun von den anderen Gespannverantwortlichen – dem Führer des Gespanns und dem anderen Gespannfahrzeughalter – Ausgleich verlangt. Auch dieser Anspruch richtet sich nach § 426 BGB (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 15; Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2014, § 36 Rn. 3). Vorbehaltlich vertraglicher Regelungen können dabei § 840 Absatz 2 und 3 BGB zu einer Alleinverantwortlichkeit eines schuldhaft handelnden Gespannführers im Innenverhältnis führen (Lemcke, r+s 2011, 56 m.w.N.; Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2016, § 4 Rn. 32). Für das Verhältnis der Gespannfahrzeughalter untereinander ist § 19 Absatz 4 Satz 2 bis 4 zu beachten.

## **Satz 3**

Satz 3 betrifft das Verhältnis des Gespannführers zu den Haltern der Gespannfahrzeuge, soweit er auf der Aktivseite betroffen ist, also der Führer des Gespanns selbst erlittene Schäden von den Gespannfahrzeughaltern ersetzt verlangt: Nach § 8 Nummer 2 StVG, der kraft des Verweises in § 19 Absatz 1 Satz 2 StVG-E auch für die Haftung der Gespannfahrzeughalter gegenüber dem Führer des Gespanns gilt, haften die Halter nicht für Schäden des Führers aus den §§ 7 ff. StVG. Insoweit verbleibt es bei den allgemeinen Haftungsansprüchen aus Vertrags- und Deliktsrecht (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 15), auf welche Satz 3 nunmehr auch ausdrücklich verweist.

Dies betrifft sowohl den Fall, dass neben dem Gespann keine weiteren Kraftfahrzeuge beteiligt sind, als auch den Fall, dass neben dem Gespann weitere Kraftfahrzeuge an dem Unfall beteiligt sind und der Gespannführer Schäden erlitten hat. Auch für diese Schäden können neben den Haltern und Führern der weiteren unfallbeteiligten Kraftfahrzeuge (nach § 19a Absatz 2 Satz 1 StVG-E in Verbindung mit § 17 Absatz 2, 3 StVG) auch die Gespannfahrzeughalter haften. Dies richtet sich, wie Satz 3 nun ausdrücklich klarstellt, nach den Vorschriften des allgemeinen Vertrags- und Deliktsrechts. Gleiches gilt im umgekehrten Fall der Haftung des Gespannführers für Schäden der Gespannfahrzeughalter (vgl. Greger/Zwickel, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 5. Auflage 2016, § 4 Rn. 34).

Schließlich gilt diese Regelung auch für den Fall, dass sich der Gespannführer beim Ausgleich seiner Schäden von dem Halter eines weiteren beteiligten Kraftfahrzeugs die Betriebsgefahr des gesamten Gespanns anspruchsmindernd entgegenhalten lassen muss (s. Begründung zu Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1). Ob er für den um die Betriebsgefahr des Gespanns geminderten Ersatz seines Schadens von den Gespannfahrzeughaltern insoweit Ausgleich erlangen kann, richtet sich ebenfalls nach den allgemeinen Vorschriften. Liegt

kein Verschulden auf Seiten der Halter vor, ist ein Ersatz durch die Halter zweifelhaft: Da die Halter dem Führer nicht nach den §§ 7 ff. StVG für die Betriebsgefahr haften, dürften sie auch nicht zum Ausgleich des um die Betriebsgefahr geminderten Schadensersatzes verpflichtet sein (vgl. BGH, Urteil vom 30. Mai 1972 – VI ZR 38/71, NJW 1972, 1415). Hier- vor schützt nur eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zwischen dem Führer des Gespanns und den Haltern der Gespannfahrzeuge.

### **Absatz 3**

Absatz 3 betrifft den Fall des § 19 Absatz 6 StVG-E, d.h. den Fall einer Unfallbeteiligung eines im Unfallzeitpunkt nicht mit dem Zugfahrzeug verbundenen Anhängers. Auch der im Unfallzeitpunkt nicht mit dem Zugfahrzeug verbundene Anhänger kann einen Führer haben, und zwar auch dann, wenn der Anhänger abgestellt ist (Heß, in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, 25. Auflage 2018, § 18 StVG Rn. 4). Der im Unfallzeitpunkt nicht mehr verbundene Anhänger unterscheidet sich im Hinblick auf die Schadensregulierung nicht von einem (abgestellten) Kraftfahrzeug ohne Anhänger. Dies erfordert haftungsrechtlich eine ebensolche Behandlung, weshalb Absatz 3 dies durch die entsprechende Anwendung der Vorschriften des § 18 StVG anordnet. Nur wenn sich der Anhänger unmittelbar vor oder während des Unfallereignisses vom Zugfahrzeug gelöst hat, erscheint es sachgerecht, die für Gespanne geltenden Sonderregelungen des § 19a Absatz 1 und 2 StVG-E anzuwenden. Insoweit gilt nichts anderes als für die Halterhaftung (s. Begründung zu § 19 Absatz 6 StVG-E).

### **Zu Nummer 7 (Änderung des § 65 StVG)**

Nummer 7 enthält eine Übergangsregelung, wonach die mit diesem Gesetz geänderten Vorschriften des StVG nicht anzuwenden sind, soweit der Unfall vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten ist. Zugfahrzeug- und Anhängerhalter sowie der Führer des Gespanns sollen den zum Unfallzeitpunkt geltenden Haftungsregelungen unterworfen sein.

### **Zu Artikel 2 (Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes)**

§ 78 Absatz 3 VVG-E regelt den Ausgleich zwischen beteiligten Versicherern in einem Haftpflichtfall. Sind zwei Versicherer beteiligt – das kann z.B. dann der Fall sein, wenn ein Gespann einen Schaden verursacht und Zugfahrzeug und Anhänger bei unterschiedlichen Versicherern versichert sind –, schulden beide im Regelfall jeweils dem geschädigten Dritten den Ersatz des gesamten Schadens. Nach § 78 Absatz 2 des Versicherungsvertragsgesetzes hätte jeder Versicherer im Innenverhältnis grundsätzlich die Hälfte des Schadens zu tragen. Ergibt sich aber aus haftungsrechtlichen Regelungen eine andere Haftungsverteilung, erscheint es angemessen, für den Innenausgleich der Versicherer auf diese Haftungsverteilung abzustellen. Dies wird mit der Regelung in Absatz 3 nun ausdrücklich klar- gestellt.

### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des mit diesem Gesetz geschaffenen neuen Rechts: Es gilt ab dem auf die Verkündung des Gesetzes folgenden Tag.