

Schriften zum Völkerrecht

Band 32

**Die Haftung für Verkehrsunfälle
im französischen und deutschen Recht**

**Ein Vergleich der Grundlagen, Rechtsprechung und Dogmatik
des französischen und deutschen Verkehrshaftpflichtrechts**

Von

Dr. Wolfgang Küentzle



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

WOLFGANG KUENTZLE

Die Haftung für Verkehrsunfälle im französischen und deutschen Recht

Schriften zum Völkerrecht

Band 32

Die Haftung für Verkehrsunfälle im französischen und deutschen Recht

Ein Vergleich der Grundlagen, Rechtsprechung und Dogmatik
des französischen und deutschen Verkehrshaftpflichtrechts

Von

Dr. Wolfgang Küentzle



DUNCKER & HUMBLLOT / BERLIN

Alle Rechte vorbehalten
© 1974 Duncker & Humblot, Berlin 41
Gedruckt: 1974 bei Feese & Schulz, Berlin 41
Printed in Germany
ISBN 3 428 03038 9

Vorwort

Die nachfolgende Arbeit hat im WS 1971/72 der Juristischen Fakultät der Universität Heidelberg als Dissertation vorgelegen. Die Anregung zu einer Beschäftigung mit dem Thema und den sich daraus ergebenden Problemstellungen stammt von meinem verehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. Weitnauer, dem ich hier für seine hilfreiche Kritik besonderen Dank sagen möchte. Herrn Ministerialrat a. D. Dr. Broermann danke ich für die bereitwillige Aufnahme in die „Schriften zum Völkerrecht“.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	11
 <i>Erstes Kapitel</i>	
Gesetzliche Grundlagen der Haftung für Kfz-Schäden	14
§ 1 Das französische Recht (Art. 1384 § 1 C.c.)	14
I. Art. 1384 § 1 C.c.; seine Entdeckung und Interpretationsmöglichkeiten	14
II. Die „faute“-Theorie	17
III. Die Theorie „de risque“	19
IV. Die Theorie der „faute dans la garde“	22
V. Das Haftungsobjekt	24
§ 2 Das deutsche Recht (§ 7 StVG)	27
I. § 7 StVG als Spezialregelung für Kfz-Schäden	27
II. Das Haftungsobjekt	28
§ 3 Vergleich	29
 <i>Zweites Kapitel</i>	
Die Haftungsvoraussetzungen	30
§ 4 Das französische Recht („fait de la chose“)	30
I. Die Problematik des „fait de la chose“	30
II. Dogmatische Einordnung	34
III. Die Rechtsprechung zum „fait“ des Kfz	35
IV. Der „fait actif“, Entwicklung und Problematik	36
V. Die neuere Rechtsprechung zum „fait actif“	41
VI. Dogmatische Einordnung des „fait actif“	43
§ 5 Das deutsche Recht („bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“)	46
I. Die Haftungsvoraussetzung „bei dem Betrieb“	46
II. Die Entwicklung und Problematik des Betriebsbegriffes	49
III. Die dogmatische Einordnung der Haftungsvoraussetzung	54
IV. Die Kausalitätsproblematik	57
§ 6 Vergleich	59

Drittes Kapitel

	Die Entlastungsgründe	60
§ 7	Das französische Recht („cause étrangère“)	60
	A. „La force majeure“	61
	I. Voraussetzungen einer Entlastung	61
	II. Die unbedingte Einstandspflicht	65
	III. Fallgruppen	66
	1. Naturereignisse und ähnliche Einwirkungen	66
	2. Straßenglätte/Schleudern	67
	3. Geschleuderte Steine und geplatze Reifen	70
	4. Ohnmacht des Fahrers	72
	IV. Dogmatische Einordnung	73
	B. Der „fait de la victime“	75
	I. Vollständige Entlastung bei einer „faute“ des Verletzten	76
	II. Vollständige Entlastung bei einem „fait“ des Verletzten	80
	C. Der „fait d'un tiers“. Voraussetzungen des Entlastungsgrundes	81
	D. Verhältnis „fait passif“ — „cause étrangère“. Die Problematik einer dogmatischen Zuordnung beider Entlastungsgründe	83
§ 8	Das deutsche Recht („unabwendbares Ereignis“)	87
	A. Das unabwendbare Ereignis	87
	I. Voraussetzungen einer Entlastung	87
	II. Die unbedingte Einstandspflicht des Halters	91
	III. Fallgruppen	97
	1. Naturereignisse u. a.	97
	2. Straßenglätte/Schleudern	98
	3. Geschleuderte Steine	101
	4. Bewußtlosigkeit	102
	B. Die Beteiligung des Verletzten oder eines Dritten	103
	C. Vorschlag für eine Abgrenzung des Bereiches der unbedingten Einstandspflicht	104
	I. Allgemeine Kriterien	104
	II. Untersuchung der Fallgruppen	107
	III. Die Fälle vorsätzlicher Schädigung	112
§ 9	Vergleich	113

Viertes Kapitel

	Die teilweise Entlastung	115
§ 10	Das französische Recht	115
	I. Voraussetzungen einer Anrechnung des Tatbeitrags des Verletzten	115

II. Kriterien einer anteiligen Bewertung — Die neue Sicht der „obligatio in solidum“	118
III. Problematik und Inkonsequenzen der neueren Rechtsprechung ..	124
IV. Die Rückkehr der Rechtsprechung zu traditionellen Haftungsgrundsätzen	128
§ 11 Das deutsche Recht	131
I. Voraussetzungen einer Anrechnung des Tatbeitrags des Verletzten	131
II. Kriterien einer anteiligen Bewertung der Tatbeiträge	137
III. Die Haftung bei mehreren Schadensverursachern	145
§ 12 Vergleich	146

Fünftes Kapitel

Die verantwortliche Person

147

§ 13 Das französische Recht	147
I. Voraussetzungen des „gardien“-Begriffes	147
II. Übergang der „garde“ auf Dritte	151
III. „garde de la structure“ und „garde du comportement“	153
IV. Die Bedeutung der Zurechnungsfähigkeit für den Begriff des „gardien“	159
§ 14 Das deutsche Recht	160
I. Voraussetzungen des Halterbegriffes	160
II. Die Bedeutung der Schuldfähigkeit für die Haltereigenschaft ..	165
§ 15 Vergleich	165

Schluß	167
---------------------	-----

Zitierweise und Abkürzungen	169
--	-----

Literaturverzeichnis	171
-----------------------------------	-----

Einleitung

In den letzten Jahren haben zahlreiche Projekte und sonstige Anregungen die Diskussion um eine Reform des Verkehrshaftpflichtrechts auch in Frankreich und Deutschland neu belebt¹.

Gerade in Frankreich hat sich die in ihren Ansätzen zunächst nur punktuelle Kritik an Unzulänglichkeiten des geltenden Haftpflichtrechts inzwischen zur Grundsatzkritik am gesamten System ausgeweitet. Im französischen Recht fehlt allerdings bis zum heutigen Tag jede Spezialregelung für die Behandlung der haftungsrechtlichen Fragen von Verkehrsunfällen. Grundlage der geltenden Regelung bilden nach wie vor die Artikel 1382 und 1384 § 1 des Code civil in ihrer seit 1804 nur unmaßgeblich veränderten Fassung und in der Auslegung, welche sie durch die Rechtsprechung erfahren haben².

Ein Großteil der französischen Reformer begnügt sich heute nicht damit, mittels Vorschlägen zu einer Kodifizierung der haftungsrechtlichen Grundsätze Unklarheiten und Abgrenzungsprobleme auf dem Boden des praktizierten Rechts zu beseitigen. Insbesondere Tunc, dessen Reformschrift „La sécurité routière“ unter dem Namen „Projekt Tunc“ nicht nur in Frankreich Aufsehen erregt hat, sieht in der grundsätzlichen Beibehaltung der bisherigen haftungsrechtlichen Konzeption keine Möglichkeit mehr, den Schutz der Unfallopfer auf sachgerechte Weise zu gewährleisten.

¹ Vgl. für das franz. Recht insbes.: *Bedour*, Pour un droit spécial; *Blaevolet*, D 1966. chron. 113; *Carbonnier* II, § 170; *Marty*, Rev. dr. contempor. 1966, Nr. 1, 79; *Toulemon et Moore*, Gaz. Pal. 1966.2.120 ff.; *Tunc*, La sécurité routière; ders., Traffic Accident Compensation in France; ders. Droit social 1967, 71 ff. (mit anschließender Stellungnahme verschiedener Autoren zum „Projekt Tunc“); ders., Rev. trim. dr. civ. 1967, 82 ff.; ders., Anm. D 1969.1.127; für das deutsche Recht sei verwiesen auf die Veröffentlichungen von: *Bloembergen*, DRiZ, 34; *Deutsch*, JZ 1968, 721; *Güllemann*, Ausgleich von Verkehrsunfallschäden; *Haus*, Vers. Wiss. 1967, 151; *Hippel*, NJW 1967, 1729; ders., Schadenausgleich; *Kämmer*, Vers. Wiss. 1967, 169; *VersR* 1967, 12; v. *Marschall*, Reflexschäden, S. 191 ff.; ders., *VersR* 1968, 509; *Müller-Stüler*, S. 75 ff.; *Rasehorn*, DAR 1960, 107 ff.; *Weitnauer*, Rev. int. dr. comp. 1967, 821 ff.; ders., DB 1968, 879 ff.; *Weyers*, Unfallschäden, S. 149 ff.; wegen weiterer Nachweise früherer Reformpläne s. *Güllemann*, S. 86 ff.; vgl. aber auch *Borgmann*, ZRP 1973, 53 f.

² Art. 1382 C. c. lautet: „Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.“ Art. 1384 § 1 C. c. lautet: „On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.“

Als Gründe dafür, daß ganz neue Wege zu beschreiten seien, nennt Tunc den Umstand, daß der traditionelle Verschuldensbegriff als Anknüpfungspunkt für die Begründung der Ersatzpflicht problematisch geworden sei³, und die Fragwürdigkeit, die speziell die Anwendung des klassischen Verschuldensbegriffes auf das Verhalten im heutigen Straßenverkehr mit sich bringe; des weiteren das Argument, daß der haftpflichtversicherte Kraftfahrer ohnedies nicht für den von ihm verursachten Schaden eintreten müsse, und die soziale Ungerechtigkeit, die darin gegenüber den nichtversicherten Unfallbeteiligten liege; schließlich die Tatsache, daß ein größerer Teil von schutzwürdigen Unfallopfern leer ausgehe, und nicht zuletzt die mangelhafte Koordination von Unfallhaftpflichtversicherung und Sozialversicherung⁴.

Eines der „dunkelsten Kapitel“ stellen für Tunc die Kosten der gegenwärtigen Regelung dar, die mitunter ein Heer von Juristen über viele Jahre hinweg beschäftige, während das Unfallopfer auf seine Entschädigung warte⁵.

Tunc schlägt daher vor, daß, von gewissen, exakt bestimmbareren Ausnahmen abgesehen, sämtliche Unfallbeteiligte ohne Rücksicht auf ihr Verschulden im Einzelfall entschädigt werden und auch nur im Falle einer strafrechtlichen Verurteilung der Versicherung gegenüber regreßpflichtig werden sollen. Rechtsbeziehungen der Schädiger untereinander sollen dabei entfallen⁶.

Tuncs Projekt, das allerdings vor dem letzten Schritt einer Überleitung der Haftpflichtversicherung in eine der Sozialversicherung entsprechende Unfallversicherung innehält, läßt sich in eine Serie von weiteren Reformvorschlägen einreihen, die von Verbesserungen der Leistungen des in Frankreich geschaffenen Garantiefonds⁷ bis zur Absorption des zivilrechtlichen Entschädigungssystems durch die „sécurité sociale“ reichen⁸.

In Deutschland hat besonders Eicke von Hippel Tuncs Ideen aufgegriffen⁹, wobei er die von Tunc vermiedene Lösung einer zentralisierten

³ Es sei hier mit Tunc auf die in Frankreich vielbeachtete Arbeit von Geneviève Viney „Le déclin de la responsabilité civile“ verwiesen; für das deutsche Recht ist insbesondere auf Esser hinzuweisen, der in der 1941 erschienenen Schrift „Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung“ in einem Aufsatz, JZ 1953, 129, und in seinem Lehrbuch, Schuldrecht II, §§ 201, 204, auf Degenerationserscheinungen des Schadenersatzrechtes aufmerksam macht. Vgl. auch die jüngst erschienene umfangreiche Untersuchung von Weyers, Unfallschäden, insbes. S. 635 ff.

⁴ Vgl. Tunc, insbes. in „La sécurité routière“.

⁵ Vgl. Tunc, insbes. Anm. D 1969, 124 ff.

⁶ Vgl. Tunc, La sécurité routière, Rdz. 42 - 81.

⁷ So z. B. Touleman und Moore Gaz.Pal. 1966. doct. 120 ff.

⁸ So Carbonnier II, § 170.

⁹ So v. Hippel, Schadenausgleich.

Organisation der Versicherung in privat- oder öffentlichrechtlicher Form fordert¹⁰. In ihrer Spannweite nicht weit entfernt liegen auch die Vorstellungen Güllemanns¹¹, der zugleich über die amerikanischen Projekte referiert.

Es kann nicht Gegenstand der vorliegenden Arbeit sein, den im einzelnen entstandenen Projekten kritisch nachzugehen und ihre Vorzüge und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Aus dem Kreis der erwähnten Faktoren, die insbesondere in Frankreich den Boden für die Aufnahme einer Reformdiskussion geebnet hatten, sei im wesentlichen der eine herausgegriffen und im Hinblick auf die Situation in Deutschland kritisch beleuchtet, der zugleich das auslösende Moment für das Anwachsen der Kritik geworden war: die Frage nach dem Standpunkt und der inneren Geschlossenheit des praktizierten Rechts.

¹⁰ Vgl. insbes. S. 118 aaO.

¹¹ Güllemann, Ausgleich von Verkehrsunfallschäden. Vgl. insbes. die Zusammenfassung S. 162 - 165.