

# Fortgeschrittenenklausur: Rast mit Hindernissen

Von Wiss. Mitarbeiter **Yannick Diehl**, Potsdam\*

Die Klausur beschäftigt sich mit zentralen Abgrenzungsfragen im Bereich der Rechtsgutbeeinträchtigung im Deliktsrecht. Besonders anspruchsvoll ist die präzise Unterscheidung des reinen Vermögensschadens von der Eigentumsbeeinträchtigung. Hilfreich sind hier Kenntnisse der Rechtsprechung zum bekannten Fleet-Fall des BGH. Daneben müssen dem Bearbeiter die wichtigsten Schadensersatzanspruchsgrundlagen aus dem Bereich des Straßenverkehrsrechts bekannt sein, um eine vollständige Falllösung verfassen zu können. Der zugrundeliegende Sachverhalt ist angelehnt an das Urteil des BGH vom 9.12.2014 – VI ZR 155/14.<sup>1</sup>

## Sachverhalt

B ist Transportunternehmer. Er transportiert mit einem ihm gehörenden Sattelzug schwere Maschinen und Gerätschaften. Am 8.10.2014 kam es auf der Bundesautobahn (BAB) 5 in der Nähe der Ausfahrt Ettlingen-Rüppurr zu einem Unfall. B war mit dem nicht vollständig abgesenkten und infolgedessen bis in eine Höhe von 4,83 m ragenden Auslegearm eines von ihm transportierten Baggers gegen eine über die Autobahn führende Brücke gestoßen. Durch die Kollision wurde die Brücke so stark beschädigt, dass Einsturzgefahr bestand. Das betroffene Teilstück der BAB 5 wurde deshalb für mehrere Tage gesperrt. Im Rundfunk wurde empfohlen, den gesperrten Bereich großräumig zu umfahren. Innerhalb des gesperrten Bereichs befindet sich an der BAB 5 eine Autobahnrastanlage, die von K als Pächter betrieben wird. Sie war aufgrund der Sperrung nicht mehr erreichbar und wurde von K für die Dauer der Autobahnsperrung geschlossen, wodurch er einen Gewinnausfall i.H.v. 40.000 € erlitten hat.

## Aufgabe 1

Kann K von B diesen Betrag ersetzt verlangen?

## Abwandlung

Während des Unfalls befand sich auf der BAB 5 der Lastwagen des T, der auf der Rastanlage des K tanken wollte. Aufgrund der Sperrung war es ihm jedoch nicht möglich, die Rastanlage anzusteuern. T konnte mit seinem Kraftstoffrest auch keine andere Tankstelle mehr anfahren und fuhr seinen Lastwagen daher „trocken“. Erst nach drei Stunden konnte T von einem Kollegen mit Diesel beliefert werden und seine Fahrt fortsetzen. Durch die Verspätung konnte er seine Ladung nicht mehr rechtzeitig ausliefern. T verlangt Ersatz für den ihm dadurch entstandenen Gewinnausfall i.H.v. 1.500 €.

\* Der Autor ist Wiss. Mitarbeiter am Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Europäisches Privatrecht, Internationales Privatrecht und Verfahrensrecht und Rechtsvergleichung von Prof. Dr. Götz Schulze an der Universität Potsdam.

<sup>1</sup> Die Entscheidung ist abrufbar unter <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&az=VI%20ZR%20155/14&nr=69899> (22.3.2016).

## Aufgabe 2

Kann T von B diesen Betrag ersetzt verlangen?

## Lösungsvorschlag

### A. Vorbemerkungen

Der Sachverhalt ist übersichtlich und stellt keine besonders hohen Anforderungen an den Gutachtaufbau. Insoweit wäre die Fallgestaltung auch für eine Anfängerklausur geeignet. Etwas anspruchsvoller ist es, zu erkennen, dass auch die §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG als Anspruchsgrundlagen in Betracht kommen. Genau wie die Schadensersatzanspruchsgrundlage aus dem Bereich der Produkthaftung (§ 1 ProdHaftG) gehören diese Vorschriften zum Pflichtstoff für das Staatsexamen. Als *lex specialis* sind diese Anspruchsgrundlagen als erstes zu prüfen. Daneben sind uneingeschränkt aber auch die vertraglichen und deliktischen Haftungsansprüche des BGB anwendbar.<sup>2</sup>

Systematisch muss zudem beachtet werden, wie verschiedene Rechtsgut- bzw. Rechtsbeeinträchtigungen im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB konkurrenzrechtlich zu behandeln sind. Eingriffe etwa in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sind lediglich subsidiär im Gutachtaufbau zu berücksichtigen.<sup>3</sup>

In Aufgabe 1 muss zunächst im Rahmen der Prüfung der §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG die Beschädigung einer Sache geprüft werden. Schon hier lauert ein erster Fallstrick: im Unterschied zu § 823 Abs. 1 BGB verlangen §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG ihrem Wortlaut nach keine Beeinträchtigung des Eigentums oder eines sonstigen Rechtes, sondern lediglich die Beschädigung einer Sache. Freilich wird der Begriff im Ergebnis mit identischen Merkmalen wie Eigentum und berechtigter Besitz in § 823 Abs. 1 BGB ausgefüllt.<sup>4</sup> Hier stellen sich sodann die ersten Abgrenzungsprobleme zur mittelbaren Beeinträchtigung des Eigentums, die einen Schwerpunkt der Klausur bilden. Spätestens seit der Fleet-Entscheidung<sup>5</sup> und den Stromkabelfällen<sup>6</sup> des BGH ist anerkannt, dass die Linie zwischen nicht erfasstem Vermögensschaden und erfasster Rechtsbeeinträchtigung im Deliktsrecht denkbar filigran verläuft und im Einzelfall genau bestimmt werden

<sup>2</sup> *Medicus/Petersen*, Bürgerliches Recht, 25. Aufl. 2015, Rn. 604, 636.

<sup>3</sup> *Larenz/Canaris*, Lehrbuch des Schuldrechts Band II/2 Besonderer Teil, 13. Aufl. 1994, S. 543.

<sup>4</sup> *Looschelders*, Schuldrecht Besonderer Teil, 10. Aufl. 2015, Rn. 1447.

<sup>5</sup> BGHZ 55, 153 = NJW 1971, 886. *Picker* (JZ 2010, 541 [542]) fasst diese Fälle unter der Bezeichnung „Verletzung des Eigentums durch Vorteilsentzug statt durch Nachteilzufügung“ zusammen, Deliktsrechtlicher Eigentumsschutz bei Störungen der Sach-Umwelt-Beziehung.

<sup>6</sup> BGHZ 29, 65 = NJW 1959, 479; BGHZ 41, 123 = NJW 1964, 720; BGHZ 64, 355 = NJW 1975, 1512; BGHZ 66, 388 = NJW 1976, 1740. Dazu auch *Schieman*, in: Erman Kommentar zum BGB, 14. Aufl. 2014, § 823 Rn. 29.

muss.<sup>7</sup> Der wichtigste Unterschied der verschiedenen Schadensersatzanspruchsgrundlagen liegt in den divergierenden Anforderungen an das Verschulden des Haftungspflichtigen. § 7 Abs. 1 StVG statuiert eine reine Gefährdungshaftung. Das Verschulden des Halters beruht auf der Schaffung einer Gefahrenquelle durch die Zulassung eines Kraftfahrzeuges zu eigenen Zwecken.<sup>8</sup> Mit Ausnahme der Einschränkungen in § 7 Abs. 2, 3 StVG ist daher auch kein Haftungsausschluss des Fahrzeughalters möglich.<sup>9</sup> Im Gegensatz dazu enthält § 18 Abs. 1 StVG eine Verschuldensvermutung mit Exkulpationsmöglichkeit für den Fahrzeugführer, die in ihrer Systematik der des § 831 BGB ähnelt.<sup>10</sup>

Der Prüfungsschwerpunkt im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB liegt in der Bestimmung des sonstigen Rechts, in das hier eingegriffen worden ist. Im Gegensatz zu den §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG ist es nicht ausreichend, dass eine Sache beschädigt wurde, sondern es muss eine Rechts- oder Rechtsgutsverletzung vorliegen.<sup>11</sup>

Anspruchsvoller stellt sich die Prüfung des § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz dar. Hier muss gesehen werden, dass auch die StVO als Schutzgesetz in Betracht kommt. Problematisch gestalten sich dann die Fragen, welche Schutzrichtung die StVO verfolgt und ob die Anspruchstellerin überhaupt zum durch die StVO geschützten Personenkreis gehört.

Aufgabe 2 dient noch einmal zur Verdeutlichung der Abgrenzungsprobleme im Bereich des Eingriffs. Hier ist zu sehen, dass die Nichtbefahrbarkeit einer Straße allein kein Eingriff in das Eigentum oder ein sonstiges Recht sein kann.

## B. Anspruch des K gegen B auf Zahlung von 40.000 €

### I. Anspruch aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG

K könnte einen Anspruch gegen B auf Zahlung von 40.000 € aus §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG haben.

*Hinweis:* Im Sachverhalt findet sich die Formulierung, dass der Sattelzug dem B „gehört“. Es ist daher davon auszugehen, dass B auch der Halter des Sattelzuges ist (dazu unten). § 18 Abs. 1 StVG erstreckt die Rechtsfolge des § 7 Abs. 1 StVG auf den Fahrzeughalter und stellt lediglich andere Anforderungen an das Verschulden. Die Anspruchsgrundlagen werden daher im Folgenden gemeinsam geprüft.

<sup>7</sup> Dazu ausführlich *Medicus/Petersen* (Fn. 2), Rn. 613; *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1209 ff.

<sup>8</sup> *Kuhn*, in: Buschbell, Münchener Anwaltshandbuch Straßenverkehrsrecht, 4. Aufl. 2015, § 23 Rn. 8 f.; *Sprau*, in: Palandt, Kommentar zum BGB, 75. Aufl. 2016, Einf. v. § 823 Rn. 11.

<sup>9</sup> Dazu *Larenz/Canaris* (Fn. 3), S. 622; *Medicus/Petersen* (Fn. 2), Rn. 633 f.

<sup>10</sup> Siehe zum Ganzen die Übersicht bei *Medicus/Petersen* (Fn. 2), Rn. 604 sowie *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1446.

<sup>11</sup> Ausführlich *Larenz/Canaris* (Fn. 3), S. 377; *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1200 ff.; zu den „sonstigen Rechten“ siehe *Medicus/Petersen* (Fn. 2), Rn. 607 ff.

### 1. Beschädigung einer Sache

Voraussetzung für den Anspruch ist die Beschädigung einer Sache. Eine Sache ist jeder körperliche Gegenstand, § 90 BGB. Die Autobahnrastanlage ist eine Sachgesamtheit und damit ein körperlicher Gegenstand. Sie müsste beschädigt worden sein. Dies ist der Fall, wenn sie entweder in ihrer Sachsubstanz nicht unerheblich verletzt wurde oder wenn ihre bestimmungsgemäße Verwendung durch eine erhebliche Einschränkung ihrer Brauchbarkeit nicht mehr möglich ist.<sup>12</sup>

#### a) Eingriff in die Sachsubstanz

Die Autobahnrastanlage der K könnte durch einen Eingriff in die Sachsubstanz verletzt worden sein. Dazu ist erforderlich, dass eine physische Einwirkung auf die Autobahnrastanlage erfolgte.<sup>13</sup> Eine solche liegt allerdings erkennbar nicht vor, denn die Rastanlage befand sich jederzeit in unverändertem und unbeeinträchtigtem physischem Zustand. Ein unmittelbarer Eingriff in die Sachsubstanz der Autobahnrastanlage liegt mithin nicht vor.

#### b) Beeinträchtigung der Brauchbarkeit/bestimmungsgemäßen Verwendung

Die Beschädigung einer Sache kann aber auch in der nicht unerheblichen Beeinträchtigung der Brauchbarkeit bzw. der Möglichkeit der bestimmungsgemäßen Verwendung liegen.<sup>14</sup> Insoweit kann im Rahmen der §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG auf die Grundsätze zur Beeinträchtigung des Eigentums nach § 823 Abs. 1 BGB zurückgegriffen werden.<sup>15</sup>

#### aa) Einschränkung der Möglichkeit der Gewinnerzielung

Isoliert betrachtet wurde die Brauchbarkeit der physisch einwandfreien Rastanlage und ihrer Einrichtungen durch den Unfall nicht beeinträchtigt. Eingeschränkt ist vor allem (auch aufgrund der Umfahrungsempfehlung im Radio) der Kundenzustrom und damit die Möglichkeit zur Gewinnerzielung.<sup>16</sup> Beides reicht allein nicht aus, um eine Einschränkung der Brauchbarkeit einer Sache anzunehmen. Insoweit ist die Schutzrichtung der §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG zu beachten: die Gewinnerzielungsmöglichkeit einer Sache ist lediglich eine Vermögensbeeinträchtigung und wird daher gerade nicht vom Integritätsinteresse der K umfasst.<sup>17</sup>

#### bb) Einschränkung des berechtigten Besitzes

In Abgrenzung zum reinen Vermögensschaden ist aber auf den Zuweisungsgehalt der Rechtsposition abzustellen, in die

<sup>12</sup> St. Rspr. seit BGHZ 55, 153 = NJW 1971, 886. Siehe auch BGH NJW 2015, 1174 Rn. 8; *Sprau* (Fn. 8), § 823 Rn. 7; *Grüneberg*, NJW 1992, 945 f.; a.A. *Picker*, JZ 2010, 541 (546 f.).

<sup>13</sup> *Schieman* (Fn. 6), § 823 Rn. 27 ff.; *Larenz/Canaris* (Fn. 3), S. 387; *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1208.

<sup>14</sup> Nachweise siehe Fn. 11.

<sup>15</sup> *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1447.

<sup>16</sup> BGH NJW 2015, 1174 (1176 Rn. 19).

<sup>17</sup> BGH NJW 2015, 1174 Rn. 8.

eingegriffen wurde.<sup>18</sup> Dies ist vorliegend der berechtigte Besitz des Pächters K an der Rastanlage.<sup>19</sup> Dieser umfasst nur negative Abwehrrechte, sondern auch positive, rechtsgeschäftlich eingeräumte Nutzungsrechte wie die Pacht.<sup>20</sup> Die Sachbeschädigung kann somit in der erheblichen Beeinträchtigung der Ausübung des Nutzungsrechts an der Anlage liegen. Hieran sind enge Anforderungen zu stellen. Es reicht nicht aus, dass einzelne Zufahrtswege der Anlage aufgrund einer vorübergehenden Störung gesperrt sind und somit der Kundenstrom abreißt.<sup>21</sup> Vielmehr muss die Nutzungsmöglichkeit vollständig beseitigt sein.

Die Anlage und alle ihre Zufahrten lagen vorliegend innerhalb des gesperrten Autobahnabschnitts. Da somit nicht nur die Kunden des K, sondern auch K selbst die Rastanlage für mehrere Tage nicht erreichen konnte, waren die praktische Inbetriebnahme und jedwede Interaktion mit der Autobahnrastanlage nicht möglich. Damit war die Autobahnrastanlage ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch als Anlaufstelle für den rastwilligen Autobahndurchgangsverkehr und der betrieblichen oder technischen Nutzung durch K vollständig entzogen.<sup>22</sup>

Mithin liegt eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des Nutzungsrechts an der Autobahnrastanlage vor. Die Autobahnrastanlage wurde somit beschädigt.

## 2. Kraftfahrzeug/Anhänger

Ein Kraftfahrzeug ist gem. § 1 Abs. 2 StVG jedes Landfahrzeug, das durch Maschinenkraft angetrieben wird und nicht an Bahngleise gebunden ist.

Die Zugmaschine eines Sattelzuges, wie ihn der B im vorliegenden Fall zum Transport von Waren nutzte, ist ein solches Kraftfahrzeug. Die Zugmaschine des Sattelzuges ist auch kein Kraftfahrzeug im Sinne von § 8 Nr. 1 StVG, sodass

<sup>18</sup> Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 374; siehe auch Picker, NJW 2015, 2304 (2305).

<sup>19</sup> BGH NJW 1981, 750 (751 f.); BGH NJW 2015, 1174 (1175 Rn. 17); Burmann, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 7 StVG Rn. 16.

<sup>20</sup> Sprau (Fn. 8), § 823 Rn. 13; Medicus/Petersen (Fn. 2), Rn. 607.

<sup>21</sup> Dann liegt ein reiner Vermögensschaden vor. So z.B. im Falle eines Hafens, der wasserseitig aufgrund eines Dammbruches von Kunden nicht mehr angelaufen werden kann, über Land aber weiterhin problemlos erreichbar ist, vgl. BGHZ 86, 152 (154 f.) = NJW 1986, 152.

<sup>22</sup> Im Unterschied zu BGH NJW 2015, 1174 Rn. 3, liegt die Autobahnraststätte ausdrücklich *innerhalb* des gesperrten Teilabschnittes der BAB 5 und kann daher nicht mehr angefahren werden. Der Fall ist daher ganz ähnlich gelagert wie in BGHZ 55, 153 (159) = NJW 1971, 886 (888). Hier wurde ein Schiff in einem Fleet so eingeschlossen, dass es nicht mehr fortbewegt werden konnte. Der BGH begründete die Eigentumsverletzung damit, dass das Schiff als Transportmittel „praktisch ausgeschaltet“ und seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch entzogen wurde. Siehe auch Sprau (Fn. 8), § 823 Rn. 7; Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 390.

die Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG auch nicht ausgeschlossen ist.

Anders kann es bei dem aufgeladenen Bagger liegen, wenn dieser auf ebener Bahn nicht schneller als 20 Km/h fahren kann. Auf den Bagger als Kraftfahrzeug kommt es indes nicht an, da die Haftung aus § 7 Abs. 1 StVG auf der Betriebsgefahr eines zugelassenen Fahrzeugs beruht. Ein abgeschlepptes Fahrzeug ist in der Regel jedoch nicht zugelassen, jedenfalls aber im Regelfall nicht versichert. Daher sind abschleppendes Fahrzeug und abgeschlepptes Fahrzeug als Betriebseinheit anzusehen.<sup>23</sup>

Ein Anhänger im Sinne von § 7 Abs. 1 StVG ist jedes Fahrzeug, das bestimmt und geeignet ist, hinter einem Kraftfahrzeug mitgeführt und abgeschleppt zu werden, vgl. § 2 Nr. 2 FZV.<sup>24</sup> Der Auflieger eines Sattelzuges ist ein solcher Anhänger. Auch hier kommt es allerdings wiederum auf das Vorliegen einer Betriebseinheit an (siehe oben).

Mithin liegt in der Betriebseinheit von Zugmaschine, Bagger und Anhänger ein Kraftfahrzeug vor.

## 3. Halter/Fahrzeugführer

B müsste Halter (§ 7 Abs. 1 StVG) bzw. Führer (§ 18 Abs. 1 StVG) des Kraftfahrzeuges gewesen sein.

### a) B als Fahrzeughalter nach § 7 Abs. 1 StVG

Halter ist, wer die Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug oder den Anhänger ausübt und diese auf eigene Rechnung gebraucht.<sup>25</sup> Vorliegend „gehörte“ der Sattelzug dem B. Demnach übte er die Verfügungsgewalt über Zugmaschine samt Anhänger aus und gebrauchte sie. Er war damit Halter.

### b) B als Fahrzeugführer nach § 18 Abs. 1 StVG

Kraftfahrzeugführer ist, wer das Kraftfahrzeug im Unfallzeitpunkt steuernd in seiner Gewalt hat.<sup>26</sup> Der Fahrzeugführer einer Zugmaschine ist gleichzeitig, jedenfalls solange der Anhänger mit der Zugmaschine verbunden ist, auch Führer des Anhängers.<sup>27</sup>

Vorliegend steuerte der B den Sattelzug über die BAB 5. Der mit dem Bagger beladene Anhänger war mit der Zugmaschine verbunden. Mithin war der B Führer der gesamten Betriebseinheit von Zugmaschine und Anhänger.

## 4. Bei Betrieb eines Kraftfahrzeugs

Die Beschädigung der Autobahnrastanlage müsste bei Betrieb eines Kraftfahrzeuges erfolgt sein.

<sup>23</sup> OLG München r+s 2015, 463 Rn. 26; OLG Karlsruhe r+s 2014, 573.

<sup>24</sup> Näher Burmann (Fn. 19), § 7 StVG Rn. 4.

<sup>25</sup> RGZ 127, 174 (175); BGHZ 13, 351 (354) = NJW 1954, 1198 (1198 f.).

<sup>26</sup> Heß, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 18 StVG Rn. 3.

<sup>27</sup> Heß (Fn. 26), § 18 StVG Rn. 1, 4.

*a) Betrieb des Kraftfahrzeuges*

Umstritten ist, wann ein Kraftfahrzeug in Betrieb ist. Nach einer Ansicht ist dies der Fall, solange das Fahrzeug im öffentlichen Verkehr bewegt wird oder in verkehrsbeeinflussender Weise ruht und damit potentiell eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer ist.<sup>28</sup> Die Betriebseinheit von Sattelzug und Anhänger befand sich vorliegend auf einer Bundesautobahn und bewegte sich mithin im öffentlichen Verkehr. Zudem hat der Betrieb des Sattelzugs die Unfallentstehung wesentlich mitgeprägt. Mithin war er auch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.<sup>29</sup> Nach dieser Ansicht war der Sattelzug des B zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens daher in Betrieb.

Nach anderer Ansicht kommt es auf die maschinentechnische Prägung des Betriebsbegriffs an.<sup>30</sup> Demnach ist ein Kraftfahrzeug in Betrieb, solange es Motorkräften ausgesetzt ist und durch diese bewegt wird. Vorliegend wurde der Sattelzug zum Zeitpunkt des Unfalls durch Motorkraft bewegt und war mithin auch nach dieser Ansicht in Betrieb.

Da beide Ansichten zu identischen Ergebnissen führen, ist ein Streitentscheid hier nicht erforderlich.

Der Sattelzug des B war zum fraglichen Zeitpunkt in Betrieb.

*b) Ursächlicher Zusammenhang/Kausalität*

Die Beschädigung der Sache muss kausal auf dem Betrieb des Kraftfahrzeuges beruhen. Ausreichend ist eine mittelbare Verursachung des Schadensereignisses durch den Betrieb des Kraftfahrzeuges oder Anhängers.<sup>31</sup> Vorliegend kann der Zusammenstoß von Sattelzug und Brücke nicht hinweggedacht werden, ohne dass die vorübergehende Nichterreichbarkeit der Autobahnrastranlage durch die Sperrung des Teilabschnittes der BAB 5 entfiel. Demnach besteht ein ursächlicher Zusammenhang von Fahrzeugbetrieb und Beschädigung der Sache.

*c) Schutzzweck/Zurechnungszusammenhang*

Erforderlich ist darüber hinaus, dass der eingetretene Schaden vom Schutzzweck der Gefährdungshaftungsnorm des § 7 Abs. 1 StVG erfasst wird.<sup>32</sup> § 7 Abs. 1 StVG verfolgt den Zweck, dem Gefährdungspotential eines zugelassenen Fahrzeugs mit der Verpflichtung des Halters zur Schadloshaltung des Verkehrs zu begegnen. Da die Norm insoweit einen umfassenden Schutzzweck hat, ist dieses Erfordernis weit auszulegen. Es ist daher ausreichend, dass die eingetretene Beschädigung der Autobahnrastranlage in einem „nahen örtli-

chen und zeitlichen Zusammenhang“ mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges steht.<sup>33</sup>

Vorliegend sorgte der Betrieb des Sattelzuges für den Unfall unweit der Autobahnrastranlage (siehe oben). Als Folge trat nur wenig später die Sperrung der BAB 5 und damit die Nichterreichbarkeit der Autobahnrastranlage ein. Ein naher örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Betrieb des Sattelzuges und der Nichterreichbarkeit der Autobahnrastranlage besteht somit. Mithin ist die Beschädigung der Autobahnrastranlage auch vom Schutzzweck des § 7 Abs. 1 StVG erfasst.

*5. Verschuldensvermutung/Keine Exkulpation gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG*

§ 7 Abs. 1 StVG statuiert eine Gefährdungshaftung, daher reicht bereits die Schaffung der Gefahrenquelle zur persönlichen Vorwerfbarkeit der Rechts- bzw. Rechtsgutverletzung aus. Ein Haftungsausschluss gem. § 7 Abs. 2, 3 StVG kommt vorliegend nicht in Betracht.

§ 18 Abs. 1 S. 1 StVG enthält dagegen eine Verschuldensvermutung hinsichtlich des Fahrzeugführers. Der Fahrzeugführer kann sich demnach gem. § 18 Abs. 1 S. 2 StVG exkulpieren, wenn er nachweist, dass ihn im konkreten Fall kein Verschulden trifft. Vorliegend gelingt die Exkulpation jedoch nicht, da keine Anhaltspunkte für fehlendes Verschulden vorliegen. Verschulden liegt gem. § 276 Abs. 1 BGB dann vor, wenn der Schädiger vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat. Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht lässt.<sup>34</sup> Vorliegend hat B es versäumt, den Baggerarm vollständig einzufahren. Dies kann als Fahrlässigkeit im Sinne des § 276 Abs. 1 S. 1 BGB gewertet werden. Mithin handelte der B vermutet und nachgewiesenermaßen schuldhaft.

*6. Schaden*

Auf Seiten der K müsste ein Schaden entstanden sein. Dieser ermittelt sich gem. §§ 249 ff. BGB. Vorliegend kommt alleine ein Schaden aus entgangenem Gewinn gem. § 252 S. 1 BGB in Betracht. Dieser umfasst auch versäumte Einnahmen aus einem Erwerbsgeschäft und liegt hier daher i.H.v. 40.000 € vor.

Dieser Schaden übersteigt die Höchstbeträge der §§ 12 Abs. 1 Nr. 2 und 12a Abs. 1 Nr. 2 StVG nicht und ist daher auch nicht zu begrenzen.

*7. Zwischenergebnis*

Der K steht gegen den B ein Anspruch auf Zahlung von 40.000 € gem. §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG zu.

**II. Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB**

K könnte einen Anspruch gegen B auf Zahlung von 40.000 € aus § 823 Abs. 1 BGB haben.

<sup>28</sup> *Burmans* (Fn. 19), § 7 StVG Rn. 7; *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1451; *Medicus/Petersen* (Fn. 2), Rn. 633.

<sup>29</sup> BGH NJW 1988, 2802; *Burmans* (Fn. 19), § 7 StVG Rn. 7 m.w.N. zur Rspr.

<sup>30</sup> *Burmans* (Fn. 19), § 7 StVG Rn. 8; *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1451.

<sup>31</sup> *Looschelders* (Fn. 4), Rn. 1450.

<sup>32</sup> *Larenz/Canaris* (Fn. 3), S. 621.

<sup>33</sup> BGH BeckRS 2014, 03817, Rn. 5.

<sup>34</sup> Zum Ganzen siehe *Grüneberg*, in: Palandt, Kommentar zum BGB, 75. Aufl. 2016, § 276 Rn. 12 ff.

*1. Anwendbarkeit*

Die Vorschrift des § 823 Abs. 1 BGB ist gem. § 16 StVG neben den §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG anwendbar.

*2. Haftungsbegründender Tatbestand**a) Verletzung eines Rechtsguts oder Rechts*

Voraussetzung für das Anspruchsbegehren der K ist, dass sie in einem Rechtsgut oder einem Recht verletzt wurde.

*aa) Eigentum*

K könnte in ihrem Eigentum verletzt sein. Voraussetzung dafür ist, dass der Autobahnrasthof in ihrem Eigentum stand. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall, da K lediglich Pächterin des Autobahnrasthofes ist. Mithin liegt keine Eigentumsverletzung vor.

*bb) Eingriff in ein sonstiges Recht: Berechtigter Besitz*

K könnte in einem sonstigen Recht nach § 823 Abs. 1 BGB verletzt sein. Fraglich ist, was unter einem sonstigen Recht im Sinne der Vorschrift zu verstehen ist.

Die K könnte in ihrem berechtigten Besitz aus dem Pachtvertrag (§ 581 Abs. 1 S. 1 BGB) verletzt sein. Voraussetzung dafür ist, dass der berechtigte Besitz von § 823 Abs. 1 BGB als geschütztes Recht umfasst wird. Neben dem absoluten Recht des Eigentums werden ausschließlich Rechtsgüter (Leben, Körper, Gesundheit, Freiheit) von § 823 Abs. 1 BGB aufgezählt. Daher können nur absolute Rechte unter den Begriff „sonstiges Recht“ im Sinne von § 823 Abs. 1 BGB fallen. Der Besitz beschreibt indes lediglich das tatsächliche Herrschaftsverhältnis einer Person zu einer Sache.<sup>35</sup> Daher ist der unberechtigte Besitz nicht von § 823 Abs. 1 BGB erfasst.<sup>36</sup> Anders ist es sich jedoch, wenn ein Recht zum Besitz oder wenigstens redlicher Besitz vorliegt.<sup>37</sup> Insoweit besteht eine ausreichende Ähnlichkeit zum Eigentumsrecht, sodass der berechtigte Besitz als „sonstiges Recht“ aufzufassen ist.<sup>38</sup>

Mithin wird der berechtigte Besitz von § 823 Abs. 1 BGB erfasst. Die K ist auch in ihrem berechtigten Besitz verletzt. Insoweit ist nämlich auch das Nutzungsrecht des Besitzers umfasst. Dieses wurde vorliegend gestört (siehe oben). Mithin liegt die erforderliche Verletzung eines Rechts vor.<sup>39</sup>

*Hinweis:* Auch ein Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kommt an dieser Stelle in Betracht. Ein solcher ist als Auffangtatbestand aber nur subsidiär zu prüfen.<sup>40</sup> Soweit der Eingriff in den eingerichte-

ten und ausgeübten Gewerbebetrieb geprüft wird (etwa weil die Verletzung des Besitzes zuvor abgelehnt wurde), ist jedoch zu beachten, dass es vorliegend an der erforderlichen Unmittelbarkeit des betriebsbezogenen Eingriffs fehlt. Ein Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB besteht dann nicht.<sup>41</sup>

*b) Durch Tun/Unterlassen*

Die Verletzung des berechtigten Besitzes hat B durch positives Tun herbeigeführt, indem er den Sattelzug gegen die Brücke steuerte.

*c) Haftungsbegründende Kausalität*

Der Unfall war darüber hinaus auch adäquate *conditio sine qua non* für die Besitzbeeinträchtigung (siehe oben).

*d) Rechtswidrigkeit*

Bei Vorliegen der haftungsbegründenden Rechtsverletzung ist die erforderliche Rechtswidrigkeit indiziert.<sup>42</sup> Anhaltspunkte für das Vorliegen etwaiger Rechtfertigungsgründe bestehen nicht.

*e) Schuld*

Die Herbeiführung der Besitzbeeinträchtigung erfolgte in fahrlässiger Weise (siehe oben).

*3. Haftungsausfüllender Tatbestand*

Ein ersatzfähiger und zurechenbarer Schaden in Form des entgangenen Gewinns i.H.v. 40.000 € liegt vor (siehe oben).

*4. Zwischenergebnis*

Der K steht gegen den B ein Anspruch auf Zahlung von 40.000 € gem. § 823 Abs. 1 BGB zu.

**III. Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. Schutzgesetz**

Der K könnte gegen B ein Anspruch auf Zahlung der 40.000,- Euro aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. einem Schutzgesetz zustehen. Voraussetzung für die Haftung ist, dass der B gegen ein Schutzgesetz verstoßen hat. Ein solches liegt vor, wenn es drittschützenden Charakter hat und die geschädigte Person zum geschützten Personenkreis gehört.<sup>43</sup> In Betracht kommen vorliegend Vorschriften der StVO.

*1. Vorliegen eines Gesetzes*

Dann müsste die StVO Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB sein. Gem. § 2 EGBGB umfasst der Begriff des Gesetzes jede Rechtsnorm. Hierunter fallen auch Verordnun-

<sup>35</sup> Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 396; Looschelders (Fn. 4), Rn. 1227.

<sup>36</sup> Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 43; Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 396.

<sup>37</sup> Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 43; Sprau (Fn. 7), § 823 Rn. 13.

<sup>38</sup> Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 43; a.A. Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 396.

<sup>39</sup> Dazu auch Grüneberg, NJW 1992, 945 (946).

<sup>40</sup> BGH NJW 2015, 1174 (1776 Rn. 20 m.w.N. zur Rspr.).

<sup>41</sup> BGH NJW 2015, 1174 (1176 Rn. 20); Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 63; Grüneberg, NJW 1992, 945 (946); Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 540.

<sup>42</sup> Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 146; Sprau (Fn. 8), § 823 Rn. 25.

<sup>43</sup> Schieman (Fn. 6), § 823 Rn. 157; Sprau (Fn. 8), § 823 Rn. 56; Coester-Waltjen, Jura 2002, 102 f.

gen.<sup>44</sup> Mithin ist die StVO ein Gesetz im Sinne des BGB. Vorliegend kommen Verstöße des B gegen §§ 18 Abs. 1 S. 2; 22 Abs. 2 S. 1; 23 Abs. 1 S. 2; 29 Abs. 3 S. 1; 1 Abs. 2 StVO in Betracht.

## 2. Schutzcharakter der StVO

Fraglich ist indes, ob die StVO auch Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. 2 BGB ist.

### a) Sachlicher Schutzbereich

Dazu ist erforderlich, dass die Vorschriften, gegen die verstoßen wird, drittschützenden Charakter haben. Dies trifft auf die fraglichen Vorschriften zu, wenn sie zumindest auch den Schutz eines bestimmten Personenkreises bezwecken.<sup>45</sup> Dies ist für die Straßenverkehrsregeln der StVO jedenfalls hinsichtlich der anderen Verkehrsteilnehmer grundsätzlich der Fall.<sup>46</sup>

### b) Persönlicher Schutzbereich

Fraglich ist allerdings, ob die K im konkreten Fall auch persönlich durch das Schutzgesetz geschützt wird. Insoweit ist zu unterscheiden: Das Vermögen wird durch die Schutzvorschriften der StVO grundsätzlich nicht geschützt.<sup>47</sup> Allenfalls werden die Rechtsgüter und Rechte anderer Personen und die Sicherheit des Verkehrs im öffentlichen Interesse geschützt.

Es fragt sich daher, ob die geltend gemachten verletzten Rechtsgüter der K vom Schutzbereich der Vorschriften der StVO erfasst werden.<sup>48</sup> Dazu ist eine Gesamtbetrachtung des Einzelfalles im System des Haftungsrechts erforderlich. § 1 Abs. 2 StVO schützt dem Wortlaut nach („Anderer“) die Integritätsinteressen eines unbestimmt großen Personenkreises. Jedenfalls erfasst sind alle anderen Verkehrsteilnehmer.<sup>49</sup> Darüber hinaus können aber auch andere, mittelbar durch den Gesetzesverstoß in ihren Rechten verletzte Personen geschützt sein.<sup>50</sup> Der BGH hat anerkannt, dass der Eigentümer eines Fahrzeugs auch in seinem Eigentum nach § 1 Abs. 2 StVO geschützt ist.<sup>51</sup> Nichts anderes kann für ein Gebäude gelten, das direkt an der Autobahn gelegen ist und daher dem besonders schnell fließenden Autoverkehr ständig ausgesetzt ist.

Jedenfalls über § 1 Abs. 2 StVO fällt der berechtigte Besitz der K an der Autobahnrastanlage daher auch in den persönlichen Schutzbereich des § 823 Abs. 2 BGB.

Gegen § 1 Abs. 2 StVO hat der B auch verstoßen, indem er den Baggerarm nicht vollständig einfuhr. Mithin liegt hier die Verletzung eines Schutzgesetzes vor.

Hinsichtlich der weiteren Anspruchsvoraussetzungen, insbesondere derer des haftungsausfüllenden Tatbestandes, kann nach oben verwiesen werden.

## 3. Zwischenergebnis

Der K steht gegen B auch ein Anspruch auf Zahlung von 40.000,- Euro nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 1 Abs. 2 StVO zu.

## IV. Ergebnis

Der K steht gegen B ein Anspruch auf Zahlung von 40.000 € gem. §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG, § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 1 Abs. 2 StVO zu.

### C. Anspruch auf Zahlung von 1.500 €

In Betracht kommt ein Anspruch des T gegen den B auf Ersatz des entgangenen Gewinns i.H.v. 1.500 €.

Die möglichen Anspruchsgrundlagen entsprechen den bereits oben, Aufgabe 1, erläuterten. Fraglich und problematisch ist allein, ob hier die Beschädigung einer Sache bzw. ein Eingriff in das Eigentum vorliegt.

#### I. Eingriff in Sachsubstanz

Auch in der Abwandlung liegt kein Eingriff in die Sachsubstanz vor, da keine physische Einwirkung auf den Lastwagen erfolgt ist.

#### II. Beeinträchtigung der Brauchbarkeit/bestimmungsgemäßen Verwendung

In Betracht kommt wiederum allein die Beschädigung der Sache bzw. ein Eingriff in das Eigentum durch die Beeinträchtigung der Brauchbarkeit bzw. der bestimmungsgemäßen Verwendung des LKW durch die Nichtbefahrbarkeit der BAB 5. Indes ist der LKW des T vollständig intakt und auch brauch- und verwendbar. Dass die Notwendigkeit der Befüllung des Tanks besteht und auf dem vorgesehenen Autobahnteilabschnitt nicht möglich ist, ist für die Integrität des Eigentums des T unerheblich, denn insoweit fehlt es an einem Eingriff in den Zuweisungsgehalt eines Rechts des T. Dem T war es schließlich lediglich nicht möglich, eine ganz bestimmte Straße zu befahren. Das Nutzungsrecht am LKW war hier aber uneingeschränkt gewährleistet.

Im Ergebnis macht T daher einen reinen Vermögensschaden geltend. Ein solcher wird von §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 StVG; § 823 Abs. 1 BGB nicht gewährleistet.

Auch ein Schadensersatzanspruch gem. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 1 Abs. 2 StVO besteht nicht. Insoweit wird der Vermögensschaden des T nicht vom Schutzzweck der StVO umfasst: Ein Anspruch auf Ersatz eines Vermögensschadens aufgrund von mangelnder Befahrbarkeit eines einzelnen Straßenabschnittes besteht nicht. Lediglich der fließende Straßenverkehr soll im öffentlichen Interesse vor Störungen

<sup>44</sup> Larenz/Canaris (Fn. 3), S. 433; Looschelders (Fn. 4), Rn. 1282; Coester-Waltjen, Jura 2002, 102.

<sup>45</sup> Sprau (Fn. 8), § 823 Rn. 58; Coester-Waltjen, Jura 2002, 102 (103).

<sup>46</sup> Coester-Waltjen, Jura 2002, 102 (103).

<sup>47</sup> BGH NJW 2015, 1174 (1775 Rn. 13 m.w.N. zur Rspr.).

<sup>48</sup> Coester-Waltjen, Jura 2002, 102 (103).

<sup>49</sup> Über diesen Personenkreis hinaus offenlassend BGH VersR 1972, 1072 (1073). Vgl. auch BGH NJW 2013, 1679 (1680 Rn. 13).

<sup>50</sup> BGH VersR 1972, 1072 (1073).

<sup>51</sup> BGH VersR 1972, 1072 (1073).

geschützt werden. Individuelle Vermögensinteressen sind von diesem Schutzzweck daher nicht erfasst.<sup>52</sup>

**III. Ergebnis**

T hat gegen B keinen Anspruch auf Schadensersatz.

---

<sup>52</sup> BGH NJW 2015, 1174 (1175 Rn. 13).