

## Gesetzlich. Neu. Geregelt.

Der Bundestag hat am 28. Mai 2020 dem Gesetz-Entwurf zur Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr zugestimmt. Dieses Gesetz trat am Tag nach der Verkündung in Kraft. Der Gesetzgeber stellt damit die bis 2010 geltende Rechtslage zur Haftung wieder her.

**Problem:** Vor 2010 wurden üblicherweise Schäden, verursacht durch ein Gespann von Zugfahrzeug und Anhänger/Auflieger, durch die Kfz-Haftpflichtversicherung (KH) des Zugfahrzeuges vollständig befriedigt. Die KH des Anhängers trat subsidiär hinter die des Zugfahrzeuges zurück und sollte nur solche Schäden decken, "die durch den Anhänger verursacht werden, wenn er mit einem Kraftfahrzeug nicht verbunden ist oder sich von dem Kraftfahrzeug gelöst hat und sich nicht mehr in Bewegung befindet (...)".

Zuletzt 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 und entgegen einer hierauf gestützten Regulierungspraxis hatte 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 ihrer Haftpflichtversicherer zueinander der Halter jedes Fahrzeugs den Schaden weiterer Unfallbeteiligter jeweils hälftig zu tragen habe. Somit wurde die Zugfahrzeug-KH ent- und die Anhänger-KH mit 50 % belastet. Dies führte in der Praxis zu einer Steigerung der Versicherungsprämien für die Anhänger-KH und warf zudem nicht unerhebliche Probleme bei der Abrechnung mit Anhängerhaltern und ihren Versicherern aus Staaten auf, deren Rechtsordnungen eine Pflichtversicherung für Anhängerhalter nicht vorsahen. Diese Rechtslage stellte insbesondere deutsche Unternehmer, die als Halter einer Zugmaschine mit einem fremden (ausländischen) Auflieger in einen Unfall verwickelt waren, vor teils erhebliche Probleme: Der ausländische Halter des Aufliegers musste nämlich für Schäden aus Unfällen, an denen das Gespann beteiligt war, im Innenverhältnis zum Halter der Zugmaschine für die Hälfte des Schadens haften, ohne hierfür eine Pflichtversicherung eindecken zu müssen. Regulierungs- und Abwicklungsprobleme für die Halter der Zugmaschinen und deren KH-Versicherer gegenüber den ausländischen Haltern der Auflieger und Anhänger waren die Folge.

Diese Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs wurde auch den von den Fahrzeugen des Gespanns jeweils gesetzten Betriebsgefahren nicht gerecht. Daher wird mit dem neuen Gesetz die mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften beabsichtigte Haftungsverteilung im Innenverhältnis der Gespannfahrzeughalter ausdrücklich gesetzlich festgeschrieben.

**Lösung:** In das StVG wurden hierzu die §§ 19 und 19a neu eingefügt, mit welchen die Haftung bei Unfällen mit Anhängern und Gespannen im Straßenverkehr 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, um damit Rechtssicherheit zu schaffen. Aus diesem Grund sieht § 19 Absatz 4 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) nunmehr vor, dass im Verhältnis der Halter von Zugmaschine und Anhänger grundsätzlich der Halter des Zugfahrzeugs zur Haftung für den gesamten Schaden verpflichtet ist.

Ist jetzt also ein Gespann an dem Unfall beteiligt, wird für die Halter von Zugfahrzeug und Anhänger nunmehr ausdrücklich gesetzlich bestimmt, dass Ansprüche grundsätzlich vom Halter des Zugfahrzeugs zu tragen sind, falls im Einzelfall nicht ausnahmsweise der Anhänger gefahrerhöhend gewirkt hat. Zu Letzterem reicht das bloße Ziehen des Anhängers im Allgemeinen nicht aus, sondern ist zum Beispiel eher in Fällen denkbar, in denen sich ein technischer Defekt des Anhängers unfallursächlich ausgewirkt.

Damit wird die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit nun ausdrücklich an die bei einem Gespann-Unfall 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.

Kommentar: Die DVA begrüßt diese aus unserer Sicht lange überfällige Korrektur der Entscheidung aus 2010. Selbstverständlich werden wir bei den von uns betreuten Fuhrparks, die sich (fast) ausschließlich aus Anhängern und Aufliegern zusammensetzen, aktiv auf die Versicherer zugehen und im Interesse unserer Kunden eine Berücksichtigung dieser neuen Haftungslage diskutieren.