



## AUTOMOBILGESETZGEBUNG

**E**ine besonders wichtige Aufgabe des Verbandes war auch seine Mitwirkung auf dem Gebiete der Automobilgesetzgebung.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen wird durch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 und die Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 geregelt. Beide Vorschriften wurden im Laufe der Zeit mehrfach geändert.

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen ging aus einem Gesetzentwurf hervor, der ursprünglich nur die Haftpflicht bei Unfällen im Kraftfahrzeugverkehr regeln sollte. Mit dem Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs hatten die Unfälle zu Anfang des Jahrhunderts eine bis dahin unbekannte Höhe erreicht. Der Ruf nach Maßnahmen gegen die im Reichstag mehrfach so bezeichnete „Autoraserei“, insbesondere nach Verschärfung der die Haftpflicht aus Unfällen regelnden Bestimmungen erhob sich allgemein. So wurde zunächst der Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betrieb von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden im Januar 1906 dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorgelegt.

Der Verkehr der Kraftfahrzeuge war nach der Reichsverfassung vom 16. April 1871 der reichsrechtlichen Regelung nicht unterworfen. Gleichwohl bestand schon seit dem Jahre 1906 tatsächlich ein einheitliches Recht für den Verkehr der Kraftfahrzeuge. Der Bundesrat hatte Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1906 aufgestellt, deren Annahme er den verbündeten Regierungen zwecks Vereinheitlichung des Kraftfahrzeugverkehrsrechtes empfahl. Die Bundesregierungen führten dann mit Wirkung vom 1. Oktober 1906 die Vorschriften der Grundzüge teils im Verordnungs-, teils im Gesetzeswege ein. Als man sich entschloß, das ursprünglich nur zur Regelung der Haftpflicht aus dem Betrieb von Kraftfahrzeugen bestimmte Gesetz zu einem solchen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu erweitern, dienten die Grundzüge als Ausgangspunkt für die Regelung des Verkehrs selbst.

Durch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 hat das Reich dieses Gebiet an sich gezogen. Das Gesetz ist ein Polizeigesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zur Abwendung von Schäden aus Anlaß dieses Verkehrs. Es enthält in 3 Abschnitten Verkehrsvorschriften, Bestimmungen über die besondere Haftpflicht und Strafvorschriften. Die Verkehrsvorschriften erfuhren durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 eine Reihe Änderungen.

Juristisch interessanter als die verkehrspolizeilichen Bestimmungen des Gesetzes sind die zivilrechtlichen Vorschriften über die Haftpflicht. Die Entstehungsgeschichte dieser Haftpflichtbestimmungen bot ein Bild heftiger Kämpfe. Die Automobilindustrie mußte sich mit dem Gedanken abfinden, daß sie auf dem Gebiete der Haftpflicht außerhalb des allgemeinen bürgerlichen Rechtes gestellt und ein strengeres Sonderrecht für sie geschaffen werden sollte. Besonders heftige Gegner forderten das sogenannte Gefährdungsprinzip, wonach ohne Rücksicht auf ein Verschulden der Automobilhalter für jeden durch sein Fahrzeug angerichteten Schaden haftet. Als bekannt wurde, daß die zur Beratung eingesetzte Kommission starke Neigung zeige, die Annahme des Gefährdungsprinzips gegen die Regierung dem Reichstag zu empfehlen, vereinigten sich damals der Verein und mit ihm alle Firmen der eigentlichen Automobilfabriken und die Hilfsindustrien zu einem Protest gegen die ungeheuerliche Absicht der Kommission. Vom Verein wurde damals sofort folgende Parole ausgegeben:



„Der Kaiserliche Automobilclub und der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller vereinigen sich unter Zurückstellung aller trennenden Punkte mit sämtlichen in Deutschland bestehenden automobilistischen Clubs und Vereiningungen, um in einer gemeinsamen Kommission gewissermaßen eine Zentrale für den Kampf gegen das Haftpflichtgesetz zu bilden.

Diese Kommission arbeitet Artikel für die führenden Tageszeitungen und die bedeutenderen Provinzblätter aus. Sämtliche Fabriken und Clubs setzen sich mit den Abgeordneten ihres Wahlkreises in Verbindung und suchen auf diese einzuwirken.

Delegierte haben sich mit der Haftpflichtkommission des Reichstages und den Führern sämtlicher maßgebenden Parteien in Verbindung zu setzen, damit einheitlich an den maßgebenden Stellen der Standpunkt der Automobilfabriken dargelegt wird.“

Diesen Leitsätzen entsprechend wurde verfahren. Angesehene Tages- und Fachzeitungen traten für unsere Sache ein. Auf Anregung des Vereins fanden große Versammlungen sämtlicher am Automobilismus interessierten Vereine und Clubs Deutschlands statt und faßten Resolutionen gegen das Haftpflichtgesetz, die mit ausführlicher Begründung allen zuständigen Stellen überreicht wurden. Eine besondere Haftpflichtkommission, bestehend zu je ein Drittel aus Vertretern des Kaiserlichen Automobilclubs, des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller und der öffentlichen Automobil-Betriebsgesellschaften, trat in ständigen Verkehr mit den Mitgliedern der Haftpflichtkommission des Reichstages. Alles war vergeblich. In der über die Regierungsvorlage hinausgehenden verschärften Form wurde das Haftpflichtgesetz angenommen.

Das Gesetz ist nach der praktischen, wie nach der wissenschaftlichen Seite von erheblicher Bedeutung. Praktisch bringt es dem Verletzten gegenüber dem BGB. erhebliche Vorteile, indem es ihn von dem Beweis des Verschuldens befreit und neben dem Führer den Halter oder den eigenmächtigen Benutzer haften läßt und zwar mit bedingungslosem Einstehen für Material und Personal. Gegenüber dem Reichshaftpflichtgesetz von 1871 dagegen schützt das Gesetz den Haftpflichtigen nicht mehr durch die wertlose Einrede der höheren Gewalt, sondern durch den Einwand des unabwendbaren Ereignisses, der nichts anderes ist, als die Einrede des fehlenden Verschuldens. Die mit der Erfolgshaftung verbundene Gefahr suchte man durch Begrenzung der Haftpflicht zu umgehen. Sie macht es dem Verantwortlichen möglich, das Risiko durch Versicherung zu decken, was ja auch im Interesse des auf diese Weise besonders gesicherten Geschädigten lag. Ohne derartige Begrenzung wäre die Unterbringung des Risikos kaum möglich gewesen. Dieser Gesichtspunkt war für die spätere Umgestaltung der Haftpflichtbestimmungen mitbestimmend.

In der Zeit der Geldentwertung konnte die Gesetzgebung der wirtschaftlichen Entwicklung nur allmählich nachkommen. Schon daraus ergaben sich gewisse Schwierigkeiten. Weit größere tauchten bei der Frage auf, ob die für notwendig erachteten Summenerhöhungen sich nur auf zukünftige Unfälle beziehen sollten oder auf zurückliegende, soweit diese sich noch in der Zukunft auswirkten, also auf ausgeklagte Renten aus einem früheren Unfall.

Bei den Beratungen im Jahre 1922 entschied man sich zugunsten des Fahrzeughalters. Die Summenerhöhung im Gesetz vom 23. Dezember 1922 und in der Verordnung vom 3. Oktober 1923 galt nur für zukünftige Schadensersatzereignisse. Als aber die Geldentwertung die bekannten weiteren Formen annahm, und zur Umstellung auf Goldwert geschritten werden mußte, war das bisherige Verfahren — Gültigkeit der Summenerhöhungen nur für zukünftige Ereignisse — nicht mehr beizubehalten. Bei der Umstellung auf wertbeständige Beträge ließ man die neuen Sätze für zurück-



liegende Ereignisse, soweit Personenschäden in Betracht kamen, insoweit gelten, als die Billigkeit nach den Umständen des Einzelfalles einen Ersatz erforderte. Dagegen ließ man die neuen Sätze für zurückliegende Ereignisse, soweit Sachschäden in Betracht kamen, nicht gelten. Diese Verordnung trat am 10. Februar 1924 in Kraft.

Von größerer Bedeutung war die Änderung der Vorschriften über die Haftung für Unfälle auf sogenannten schwarzen Fahrten.

Nach der neuen Bestimmung des § 7 Absatz 3 ist an Stelle des Halters derjenige zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzt, während nach der früheren Fassung nur die unbefugte und eigenmächtige Inbetriebsetzung den Dritten an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtete. Der neuen Bestimmung des § 7 Absatz 3 wurde dann noch der Satz angefügt, daß neben dem Dritten der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet bleibe, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist.

Von der besonderen Erfolgshaftung des § 7 des Gesetzes waren nach § 8 Nr. 2 Fahrzeuge bis zu 20 km Stundengeschwindigkeit nur dann freigestellt, wenn sie nur zur Beförderung von Lasten dienten. Die Beschränkung der Günstigerstellung auf Lastfahrzeuge ist nunmehr beseitigt. Es fallen somit nicht mehr unter die Haftpflichtvorschriften des Gesetzes alle diejenigen Fahrzeuge, die auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen können. Es werden also künftig Unfälle beim Betrieb langsam fahrender Personenwagen, ferner z. B. von Straßenwalzen, Arbeits- und Werkzeugmaschinen nicht mehr nach den Grundsätzen der Erfolgshaftung, sondern nur nach bürgerlichem Recht beurteilt werden, mit anderen Worten, es steht dem Geschädigten ein Ersatzanspruch nur zu, wenn er dem Halter ein Verschulden nachweisen kann.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 21. Juli 1923 gilt die verschärfte Haftung nicht für Unfälle mit kleinen Krafträdern. Solche Unfälle sind vom Inkrafttreten dieses Gesetzes ab, nämlich vom 14. August 1923 ab, nur nach bürgerlichem Recht zu beurteilen, d. h. ein Ersatzanspruch besteht nur, wenn dem Führer ein Verschulden nachgewiesen werden kann.

Diese Vorschriften über Haftpflicht sind als wesentliche Verbesserungen zu bezeichnen und stellen den Ersatzpflichtigen günstiger als früher. Die Umstellung auf Goldmark hat zu einer Herabsetzung der Höchstsätze auf die Hälfte der Vorkriegssätze geführt. Das wesentlichste an der Neugestaltung ist, daß mit der Herabsetzung der Höchstsummen, mit der Ausschaltung der Kleinkrafträder und der langsam fahrenden Kraftfahrzeuge überhaupt von den Haftpflichtvorschriften des Automobilgesetzes in die bisher als unantastbar gehaltenen Grundsätze der Kraftfahrzeughaltung die ersten Breschen geschlagen worden sind, die bei entsprechender Auswirkung einem weiteren Abbau der Haftpflichtvorschriften vorgearbeitet haben.