

In Zusammenarbeit mit dem ACE Auto Club Europa

herausgegeben von Dr. jur. Frank Albrecht, Ministerialrat im Bundesverkehrsministerium, Berlin; Prof. Dr. Benjamin von Bodungen, German Graduate School of Management and Law, Heilbronn; Dr. Ingo E. Fromm, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht, Koblenz; Prof. Harald Geiger, Präsident des Verwaltungsgerichts a. D., München; Dr. Christian Grüneberg, Richter am BGH, Karlsruhe; Ottheinz Kääh LL.M., Rechtsanwalt, Fachanwalt für Versicherungsrecht und für Verkehrsrecht, München; Felix Koehl, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München; Hannes Krämer, Rechtsassessor, Stuttgart; Carsten Krumm, Richter am Amtsgericht, Dortmund; Annette Kugler, Richterin am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München; Volker Lempp, Rechtsassessor, Stuttgart; Prof. Dr. Ing. Werner Möhler, Sachverständiger und Lehrbeauftragter am Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen University; Dr. Christiane Oehler, Richterin am BGH, Karlsruhe; Dr. Hans Steege, Wolfsburg; Dr. Philipp Steinert, Staatsanwalt, Stade; Azime Zeycan, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verkehrsrecht und für Familienrecht, Bochum.

Schriftleitung: Felix Koehl, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, München; Ass. jur. Rüdiger Balke, Koblenz; Dr. Jens Brögelmann, Richter am Oberlandesgericht, Köln; Prof. Dr. Helmut Janker, Wolfratshausen

AUFSÄTZE

Keine Gefährdungshaftung beim Betrieb von E-Scootern
– eine Renaissance von § 8 Nr. 1 StVG

Richter Dr. Nikklas Biller-Bomhardt, Frankfurt am Main

Bereits Balke hat in der ersten Ausgabe der SVR im Jahr 2022¹ anschaulich dargetan, dass fraglich ist, ob die Regelung von § 8 Nr. 1 StVG in der heutigen Zeit noch sinnhaft ist oder ob es mit Blick auf die Gefahren von vermeintlich langsam fahrenden Fahrzeugen nicht angezeigt ist, das Haftungsprivileg von § 8 Nr. 1 StVG Rechtshistorie werden zu lassen. Beachtet man indes, dass der Gesetzgeber während der letzten größeren Veränderungen des StVG in den Jahren 2021 („Gesetz zum autonomen Fahren“ – BGBl. I S. 3108, Nr. 48) und 2020 („Anhänger und Gespanne“ – BGBl. I S. 1653, Nr. 35) die Vorschrift des § 8 Nr. 1 StVG mit der Haftungsprivilegierung (ausgenommen für autonome Fahrzeuge) unverändert ließ, wenn nicht durch die Änderung im Jahre 2021 (keine Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG beim autonomen Fahren) gar eine indirekte Bestätigung der bisherigen Haftungsprivilegierung erfolgte, ist nicht zu erwarten, dass der Gesetzgeber das Haftungsprivileg aufgeben wird.² Die Entwicklung dieser Frage bleibt spannend.

Der Beitrag von Balke spiegelt außerdem eine Entwicklung in der Praxis wider, die Teil dieses Beitrags ist. Die Gerichtsentscheidungen zu Haftungsfällen aufgrund von E-Scootern (es sind Fahrzeuge im Sinne von § 1 eKFV gemeint), die häufig § 8 Nr. 1 StVG unterfallen,³ nehmen zu. Mit diesen Haftungsfragen erlebt auch die Vorschrift von § 8 Nr. 1 StVG vor den Gerichten eine Art Renaissance.⁴ Ein Blick in die Kommentierungen zu § 8 Nr. 1 StVG zeigt auf, dass die Frage der Dar-

legungs- und Beweislast zu dieser Thematik wenig bis gar nicht dogmatisch erörtert ist; diesem Umstand will der Beitrag begegnen.

1. Problemaufriss

Dem Zivilrecht gemein und allgemein bekannt ist der Grundsatz „die Partei muss die Tatsachen der Rechtsnorm darlegen und beweisen, die für sie eine günstige Rechtsfolge vorsieht“.⁵ Diese allgemeine Regelung, die auch im Deliktsrecht – insbesondere auch bei § 7 StVG⁶ – grundsätzlich zur Anwendung gelangt,⁷ gilt im Grundsatz auch bei § 8 Nr. 1 StVG.⁸ Im Regelfall muss daher der Schädiger (und Anspruchsgegner; ggf. der Versicherer) darlegen und beweisen, dass § 8 Nr. 1 StVG zur Anwendung gelangt. Die grundsätzliche Annahme

1 Balke SVR 2022, 18; so auch schon Medicus DAR 2000, 442. Ähnlich auch Bollwerk/Wächter NZV 2022, 370.

2 Im Koalitionsvertrag der „regierenden Parteien“ finden sich hierzu keine Überlegungen.

3 jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Laws/Lohmeyer/Vinke, 2. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 13; Lang ZfS 2020, 64 (66).

4 So zB bei LG Münster SVR 2021, 35 mAnm Ternig und AG Frankfurt am Main BeckRS 2021, 46966.

5 Rosenberg, Beweislast, 5. Aufl., 1965, S. 11ff.; Musielak, Grundlagen der Beweislast, 1975, S. 36ff.

6 Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl., StVG § 27 Rn. 23.

7 BeckOK BGB/Förster, 62. Ed., 1.5.2022, BGB § 823 Rn. 42.

8 Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, 27. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 3; BGH, NJW 1997, 2517 (2518f.) sowie OLG Bamberg BeckRS 2016, 2288.

der Grundregel überzeugt in diesem Fall auch ohne Bedenken. Zum einen kann der Schädiger, in dessen Zugriffs- und Sphärenbereich sich das streitgegenständliche Fahrzeug befindet, regelmäßig noch konkret auf das Fahrzeug zugreifen und anhand des Fahrzeugs/der Fahrzeugunterlagen darlegen, ob ein Fall von § 8 Nr. 1 StVG vorliegt und zum anderen widerspreche es dem für die Verteilung der Darlegungs- und Beweislast maßgeblichen „Angreiferprinzip“,⁹ wenn der Geschädigte das Nichtvorliegen eines Umstands darlegen und beweisen müsste, der eigentlich für den Anspruchsgegner von Vorteil wäre.

Fraglich ist aber, ob diese grundsätzliche Wertung der Darlegungs- und Beweislastverteilung bei § 8 Nr. 1 StVG in Zusammenhang mit E-Scootern zu überzeugen vermag, wenn diese eine allgemeine Betriebserlaubnis oder eine EBE vorweisen.¹⁰

2. Voraussetzungen von § 8 Nr. 1 StVG

§ 8 Nr. 1 StVG verlangt, dass der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als zwanzig Kilometer in der Stunde fahren kann – ausgenommen es liegt ein autonomes Kraftfahrzeug vor, welches im Zeitpunkt der Kollision autonom fährt. Es ist zu beachten, dass § 8 Nr. 1 StVG als Begrenzung der Gefährdungshaftung eng auszulegen ist, um den Sinn und Zweck der Gefährdungshaftung nicht auszuhöhlen.¹¹

a) Kraftfahrzeug auf ebener Bahn

Kraftfahrzeuge im Sinne von § 8 Nr. 1 StVG sind solche, die von § 1 Abs. 2 StVG erfasst sind. Hierzu zählen nach allgemeiner Ansicht auch E-Scooter im Sinne von § 1 eKfV als Elektrokleinstfahrzeuge,¹² da E-Scooter (wie E-Autos), obgleich sie Strom „als Treibstoff“ nutzen, durch Maschinenkraft aufgrund des Elektromotors bewegt werden.¹³ Als ebene Bahn ist unter Beachtung der engen Auslegung eine durchschnittliche Straße gemeint, die als Maßstab heranzuziehen ist.¹⁴ Hiergegen kann auch nicht die Intention des Gesetzgebers angeführt werden, wonach der Gesetzgeber Fahrzeuge aus der Gefährdungshaftung herausnehmen möchte, die nicht schneller als 20 km/h fahren können, so dass der Gesetzgeber mutmaßlich damit auf die Maximalgeschwindigkeit abstellen könnte, die aufgrund der tatsächlichen Umstände (in der konkreten Umgebung) abstrakt tatsächlich hätten erreicht werden können. Es ist zuzugestehen, dass es mit Blick auf den Einzelfall durchaus angemessen erscheint, § 8 Nr. 1 StVG auch dann anzuwenden, wenn der E-Scooter auf einer asphaltierten Straße maximal 25 km/h fahren kann, im konkreten Einzelfall aber nicht schneller als 15 km/h hätte fahren können (zB weil sich der Unfall auf einem Untergrund mit Sand ereignete). Für diesen Einzelfall scheint der gesetzgeberische Gedanke, dass das Fahrzeug in dieser Umgebung gar nicht schneller als 20 km/h hätte fahren können, durchaus tragfähig zu sein. Auch der Wortlaut von § 8 Nr. 1 StVG verhält sich hierzu nicht.

Gegen ein solches Verständnis von § 8 Nr. 1 StVG sprechen indes zwei Gründe. Zum einen erscheint ein solches Verständnis in der Rechtspraxis kaum praktikabel, da ohne vorprozessuale Sachverständigengutachten lebensnah nicht

genau gesagt werden kann, ob diese Behauptung zutrifft. Eine solche Tatsachenbehauptung wäre ohne entsprechende Nachweise regelmäßig eine „Behauptung ins Blaue hinein“, die einer Beweiserhebung aufgrund von Ausforschung regelmäßig nicht zugänglich wäre¹⁵ und keine zulässige Tatsachenbehauptung darstellt¹⁶. Zum anderen wird dieses Verständnis der engen Auslegung nicht gerecht, da der Schädiger sogar dann davon profitieren könnte, dass er zB – im Rahmen eines Verstoßes von § 7 StVO – auf einem besonders ungünstigen Boden für die Geschwindigkeit (zB auf Sand am Strand) gefahren ist und der Geschädigte zB am Strand nicht mit einem E-Scooter hätte rechnen müssen. Maßgeblich muss daher eine abstrakte Betrachtung des konkreten E-Scooters auf einer durchschnittlichen Straße in Deutschland bei durchschnittlichen Witterungsbedingungen sein.

Als „eben“ dürfte eine Bahn dann anzusehen sein, wenn diese beim Fahren kein merkliches Gefälle/keine merkliche Steigung/Unebenheit für einen durchschnittlichen Fahrer verzeichnet.

b) Begrenzte Höchstgeschwindigkeit

Maßgeblich ist ferner, dass das Fahrzeug auf ebener Bahn nicht schneller als 20 km/h fahren kann. Während der BGH früher im Wesentlichen die Auffassung vertrat, dass § 8 Nr. 1 StVG anzuwenden ist, wenn das Fahrzeug bauartbedingt (also durch die im Grundsatz unveränderliche Bauart durch den Hersteller) nicht schneller als 20 km/h fahren konnte,¹⁷ entspricht es der nunmehr vorherrschenden Ansicht, dass der Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung ohne Relevanz ist, da § 8 Nr. 1 StVG eine Differenzierung von bauartbedingter oder konstruktionsbedingter (das Fahrzeug kann aufgrund seiner Bauart schneller als 20 km/h fahren, aber mechanische/technische Eingriffe verhindern dies und „drosseln“ die Geschwindigkeit) Geschwindigkeitsbegrenzung nicht vorsieht.¹⁸ Es ist daher maßgeblich, ob das Fahrzeug bei abstrakter Betrachtung bei durchschnittlichen Straßen und Witterungsverhältnissen maximal nicht mehr als 20 km/h fahren konnte. Auch ist es aus den zuvor dargelegten Gründen ohne Relevanz, wie schnell das Fahrzeug tatsächlich gefahren ist, da aufgrund der engen Auslegung von § 8 Nr. 1 StVG maßgeblich ist, wie schnell der E-Scooter im funktionsfähigen durchschnittlichen Zustand bei durchschnittlichen Verhältnissen maximal hätte fahren können.¹⁹ Entgegen der herrschenden Ansicht²⁰ kann es für § 8 Nr. 1

9 MüKoZPO/Prütting, 6. Aufl. 2020, ZPO § 286 Rn. 120 (neben anderen Sachgründen).

10 Hierzu die aktuellen Entscheidungen des LG Münster SVR 2021, 35 mAnm Ternig und AG Frankfurt am Main BeckRS 2021, 46966.

11 BGH, NJW 1997, 2517; OLG Nürnberg VersR 2004, 905; BeckOGK/Walter, 1.9.2019, StVG § 8 Rn. 8.

12 Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Hühnermann, Straßenverkehrsrecht, 27. Aufl., StVG § 1 Rn. 8c. Anders wird die Frage teilweise für das Strafrecht beurteilt, dazu Koehl SVR 2022, 95 (96f.).

13 Vgl. BR-Drs. 158/19, S. 31.

14 LG Bonn BeckRS 2019, 22431; MüKoStVR/Engel, 2017, StVG § 8 Rn. 5 („tatsächlicher Zustand des Kraftfahrzeugs“ und „durchschnittliche Bedingungen“) – jeweils ohne Begründung.

15 Zur Behauptung „ins Blaue hinein“ siehe Musielak/Voit-ZPO/Stadler, 19. Aufl. 2022, ZPO § 138 Rn. 6.

16 BGH, NJW 2020, 1740 (1741).

17 ZB BGH, VersR 1985, 245 und BGH, NJW 1953, 899.

18 So ausdrücklich BGH, NJW 1997, 2517 (2518); OLG Saarbrücken NJW-RR 2006, 748 (749); LG Kreuznach, r+s 2000, 324; BeckOGK/Walter, 1.9.2019, StVG § 8 Rn. 7f.; MüKoStVR/Engel, 2017, StVG § 8 Rn. 5.

19 BGH, NZV 2005, 305 (306); BGH, NJW 1953, 899; OLG Saarbrücken NJW-RR 2006, 748 (749); NK-GVR/Kuhnert, 3. Aufl. 2021, StVG § 8 Rn. 3.

StVG nicht darauf ankommen, ob der Eingriff, der die Maximalgeschwindigkeit herabsenkt, durch den Hersteller oder eine lizenzierte Prüfstelle/Werkstatt vorgenommen wird, solange die Maximalgeschwindigkeit eingriffsbedingt nicht über 20 km/h liegt. Auch eigenmächtige Eingriffe des Halters können daher die Geschwindigkeitsbegrenzung herbeiführen – zulassungs- und versicherungsrechtliche Folgefragen ausgeklammert. Es ist nicht ersichtlich, weshalb ein wirksamer Eingriff, der nicht durch den Hersteller erfolgt (oder von diesem genehmigt ist) haftungsrechtlich eine andere Folge haben sollte. Ein Unterschied ergibt sich nur hinsichtlich der Darlegungs- und Beweislast des Halters, da den Halter in diesem Fall die volle Darlegungs- und Beweislast für die Geschwindigkeitsbegrenzung trifft.

Umgekehrt fällt ein Fahrzeug, welches konstruktionsbedingt eine Maximalgeschwindigkeit von nicht über 20 km/h erreichen kann, nicht mehr unter § 8 Nr. 1 StVG, wenn das Fahrzeug so umgestaltet/umgebaut wird, dass es nach einem solchen Eingriff (unabhängig davon, ob dieser zulässig war oder nicht) schneller als 20 km/h fahren kann. Insoweit ist es ohne Relevanz, wie schnell das Fahrzeug in der konkreten Situation fuhr, maßgeblich ist aus den zuvor genannten Gründen nur, ob das Fahrzeug aufgrund des Eingriffs schneller als 20 km/h fahren kann oder nicht.²¹ Es ist daher auch ohne Relevanz, ob sich die Maximalgeschwindigkeit zB durch ein Software-Update der Fahrzeugsoftware ergibt, auf die der Nutzer keinen unmittelbaren Einfluss hat, da mit Blick auf den Sinn und Zweck der Gefährdungshaftung sowie der engen Auslegung der Ausnahme von § 8 Nr. 1 StVG auf das konkrete Fahrzeug in der Fahrsituation abzustellen ist. Umgekehrt kommt § 8 Nr. 1 StVG in Betracht, wenn das Fahrzeug so intensiv genutzt wurde, dass das konkrete Fahrzeug nicht mehr schneller als 20 km/h fahren kann, während ein Neufahrzeug schneller als 20 km/h fahren könnte, sofern der Zustand des konkreten E-Scooters mit Blick auf den Schutzcharakter der Gefährdungshaftung nicht nur vorübergehend ist.²²

Aus den gleichen Gründen ist es daher auch ohne Relevanz, ob der Fahrer/Halter wusste,²³ dass der E-Scooter schneller oder langsamer als 20 km/h fahren konnte. Schon mit Blick auf den Sinn und Zweck der Gefährdungshaftung und der angezeigten engen Auslegung von § 8 Nr. 1 StVG kann es nicht auf das subjektive Wissen des Halters/Fahrers ankommen – erhöht sich bei lebensnaher Betrachtung die Gefahr von einem Fahrzeug, dass schneller als 20 km/h fährt nicht unbedingt, nur weil der Halter/Fahrer weiß, dass das Fahrzeug schneller als 20 km/h fahren kann. Lebensnah ist eine Person, die weiß, dass das Fahrzeug maximal 20 km/h fahren kann, eher dazu geneigt, eine geringe Vorsicht walten zu lassen, weil die Person davon ausgeht, dass die Gefahren aufgrund der geringeren Geschwindigkeit geringer wären. Unabhängig von dem Umstand, dass ein subjektives Wissen als eine Art „Verschulden“ bei § 7 StVG bereits mangels Verschulden als Tatbestandsmerkmal ausscheidet.

c) Maßgeblicher Zeitpunkt und maßgebliches Fahrzeug

Es ist bereits angeklungen, dass für die Frage der Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG immer das konkrete Fahrzeug im Zeitpunkt der Kollision maßgeblich ist und wie sich das kon-

krete Fahrzeug losgelöst von subjektiven Komponenten des Halters/Fahrers objektiv dauerhaft auf einer durchschnittlichen Straße verhalten hätte.²⁴ Andernfalls würde der engen Auslegung und dem Sinn und Zweck der Gefährdungshaftung nicht ausreichend Rechnung getragen werden.

3. Darlegungs- und Beweislast

Grundsätzlich hat der Anspruchsgegner nach der allgemeinen Verteilung der Beweislast die Tatbestandsvoraussetzungen von § 8 Nr. 1 StVG im Verfahren darzulegen und im Falle des wirksamen Bestreitens auch zu beweisen.²⁵

a) Einfluss durch die Zulassung nach § 1 eKFV und die Allgemeine Betriebserlaubnis

Fraglich ist, welchen Einfluss eine allgemeine Betriebserlaubnis und/oder eine Einzelbetriebserlaubnis des E-Scooters auf die Darlegungs- und Beweislast haben/hat. Da ein E-Scooter eine Betriebserlaubnis nach §§ 2 I Nr. 1, 1 eKFV, § 20 StVZO unter anderem nur dann erhält, wenn dieser bereits aufgrund der Bauart des Herstellers nicht mehr als 20 km/h fahren kann, wobei es grundsätzlich möglich ist, die Maximalgeschwindigkeit des E-Scooters nachträglich zu erhöhen (zB durch einen entsprechenden Eingriff in die Software), stellt sich die Frage, ob bereits aufgrund der Betriebserlaubnis ein Nachweis für das Vorliegen der Voraussetzungen von § 8 Nr. 1 StVG gegeben ist. Eine straßenrechtliche Zulassung im Sinne von § 3 I FZV wird für E-Scooter im Sinne von § 1 eKFV nicht gesondert benötigt, § 3 II Nr. 1 lit. g FZV. Der Bundesgerichtshof hat die Frage offengelassen.²⁶ Im Wesentlichen werden zwei unterschiedliche Ansichten vertreten.²⁷ Zum einen wird angenommen, dass zum Vorteile des Halters ein Anscheinsbeweis gelte, dass das Fahrzeug tatsächlich aufgrund der Angaben in der ABE / EBE nicht mehr als 20 km/h auf ebener Bahn fahren könnte.²⁸ Zum anderen wird angenommen, dass zum Vorteile des Halters eine Art „Vermutung“ eingreife, dass der E-Scooter eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h auf ebener Bahn tatsächlich nicht überschreiten kann, wenn sich eine entsprechende Maximalgeschwindigkeit aus der ABE / EBE ergebe.²⁹ Vereinzelt wird eine Differenzierung zwischen bauartbedingter und konstruktionsbedingter Geschwindigkeitsbegrenzung vorgenommen.³⁰

20 BGH, NZV 2005, 305 (306); OLG Saarbrücken NJW-RR 2006, 748 (749); jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Laws/Lohmeyer/Vinke, 2. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 13.

21 BGH, NJW 1997, 2517 (2518f.); Geigel Haftpflichtprozess/Kaufmann, 28. Aufl. 2020, Kap. 25, Rn. 282; MüKoStVR/Engel, 2017, StVG § 8 Rn. 5.

22 Vgl. Geigel Haftpflichtprozess/Kaufmann, 28. Aufl. 2020, Kap. 25, Rn. 281.

23 BGH, NJW 1997, 2517 (2518f.); jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Laws/Lohmeyer/Vinke, 2. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 14; MüKoStVR/Engel, 2017, StVG § 8 Rn. 5.

24 Im Ergebnis auch so Geigel Haftpflichtprozess/Kaufmann, 28. Aufl. 2020, Kap. 25, Rn. 280ff.

25 BGH, NJW 1997, 2517 (2518f.); KG Berlin BeckRS 2016, 11918; OLG Bamberg BeckRS 2016, 2288.

26 BGH, NJW 1997, 2517 (2518f.)

27 So auch die Einschätzung in jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Laws/Lohmeyer/Vinke, 2. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 15.

28 Schramm DAR 1952, 3 (5); unklar Geigel Haftpflichtprozess/Kaufmann, 28. Aufl. 2020, Kap. 25, Rn. 280, unter Verweis auf OLG Koblenz BeckRS 2005, 10238, einen Anscheinsbeweis annehmend (das OLG spricht von „Vermutung“).

29 Wohl OLG Koblenz BeckRS 2005, 10238; LG Bad Kreuznach, r+s 2000, 324; LG Aachen VersR 1984, 396; MüKoStVR/Engel, 2017, StVG § 8 Rn. 5; jurisPK-Straßenverkehrsrecht/Laws/Lohmeyer/Vinke, 2. Aufl. 2022, StVG § 8 Rn. 15.

b) *Ursache der Geschwindigkeitsbegrenzung als maßgebliches Kriterium*

Überzeugend ist der Ansatz von Walter, der danach differenziert, ob sich anhand der ABE / EBE ergibt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung bauartbedingt ist oder nicht.³¹ Die Anwendung einer „Vermutungsregelung“ überzeugt nicht. Es ist schon nicht ersichtlich, ob es sich um eine gesetzliche Vermutung im Sinne von § 292 ZPO oder eine tatsächliche Vermutung (*praesumptiones facti*)³², die gesetzlich nicht geregelt ist,³³ handelt. Gegen eine Einordnung als Vermutung im Sinne von § 292 ZPO spricht, dass weder der Wortlaut von § 8 Nr. 1 StVG – insbesondere bei einem Vergleich mit anerkannten Vermutungsregelungen wie zB § 1001 I 1 BGB oder § 477 BGB³⁴ – noch das Telos der Norm Anhaltspunkte dafür geben, dass es sich um eine Vermutungsregelung handelt. Der unregelmäßig Rechtsfigur ist die dogmatische Begründung im Allgemeinen entgegenzuhalten.³⁵ Eine Einordnung als tatsächliche Vermutung scheidet ferner daran, dass bei allgemeiner Lebenserfahrung von einer behördlich erteilten ABE / EBE und Niederlegung von Tatsachen in einer öffentlichen Urkunde (§ 415 ZPO, zB durch das Kraftfahrt-Bundesamt), § 2 I Nr. 1 eKfV oder § 20 StVZO, aufgrund des öffentlichen Charakters der festgehaltenen Tatsachen eine so hohe Indizwirkung für die Richtigkeit dieser Angaben ausgeht, dass diese allgemeine Lebenserfahrung ausreicht, um bereits einen Anscheinsbeweis zu rechtfertigen. Da dieser Satz der Lebenserfahrung, dass öffentlich ausgestellte Urkunden regelmäßig Tatsachen enthalten, die zum Zeitpunkt der Ausstellung der Richtigkeit entsprechen, ein besonders starker Satz der Lebenserfahrung ist, ist die Grenze zur tatsächlichen Vermutung, dessen Rechtsfolge für die Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG schon gar nicht konkret beschrieben wird, überschritten.³⁶ Es ist vielmehr die Grundlage für ein Anscheinsbeweis gegeben.³⁷ Auch ist die Rechtsfolge einer tatsächlichen Vermutung zu beachten, da eine tatsächliche Vermutung regelmäßig nur als Indiz im Rahmen der Beweiswürdigung zu werten ist; mithin also die Darlegungs- und Beweislast unberührt lässt.³⁸ Dies ist wohl aber nicht die Rechtsfolge, die die Stimmen, die eine „Vermutung“ nahelegen, angewendet wissen wollen. Überzeugender ist es daher, im Grundsatz von der Anwendung eines Anscheinsbeweises auszugehen.

Zu beachten ist aber, dass eine pauschale Anwendung des Anscheinsbeweises nicht angezeigt ist. Der Anscheinsbeweis kann als Ausdruck der Lebenserfahrung nur dort zur Anwendung gelangen, wo eine entsprechend ausgeprägte Lebenserfahrung vorhanden ist. Das bedeutet, dass in den Fällen, in denen die ABE / EBE (wobei hier nicht zwingend eine Kopplung an die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit erfolgt) auf die bauartbedingte Geschwindigkeit abstellt, die Anwendung eines Anscheinsbeweises möglich ist. In diesen Fällen ist zunächst unter Anwendung des Anscheinsbeweises davon auszugehen, dass der E-Scooter im Zeitpunkt der Kollision auf einer ebenen Bahn im Durchschnitt die Geschwindigkeit erreichen konnte, die in der ABE/den technischen Datenblättern/EBE angegeben ist (sofern die Maximalgeschwindigkeit dort angegeben ist).

Liegt indes eine konstruktionsbedingte Maximalgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h vor, die nicht in der

ABE oder EBE oder einer anderen öffentlichen Urkunde einer zuständigen Behörde ausdrücklich festgehalten ist, scheidet eine Anwendung des Anscheinsbeweises aus. In diesem Fall fehlt ein entsprechend starker Lebenssatz, dass tatsächlich nur eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h möglich ist. In solchen Fällen ist es dem Halter freilich möglich, einen entsprechend starken Lebenssatz durch andere Urkunden nachzuweisen, zB wenn eine öffentliche Prüfstelle (zB der TÜV) die konstruktionsbedingte Begrenzung feststellt und entsprechend hierüber einen Nachweis erstellt. In einem solchen Fall ist der Anscheinsbeweis ebenfalls möglich.

c) *Beweisrechtliche Folgen für den Haftungsprozess*

Die Einordnung als Fallgruppe des Anscheinsbeweises hat nicht zur Folge, dass sich die Beweislast verändert,³⁹ aber, dass die konkrete Behauptungslast umgekehrt wird. Der Halter muss sodann nur die Anknüpfungstatsachen für den Anscheinsbeweis darlegen und gegebenenfalls beweisen,⁴⁰ damit sodann die Wirkung des Anscheinsbeweises erfolgt. Der Geschädigte kann daher versuchen, die Anknüpfungstatsachen, zB die wirksam erteilte ABE, zu bestreiten/angreifen und/oder versuchen, den Anscheinsbeweis zu erschüttern, weil zB der E-Scooter trotz erteilter ABE / EBE aufgrund verbotener Software im tatsächlichen Verkehr schneller fahren kann als auf dem Prüfstand.

d) *Bauartbedingte Maximalgeschwindigkeit*

Liegt eine bauartbedingte Maximalgeschwindigkeit vor, wird regelmäßig in der ABE / EBE oder in den technischen Blättern zum E-Scooter festgehalten sein, dass eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h gegeben ist. Dies muss der Halter sodann ggf. unter Vorlage des Dokuments im Verfahren vortragen, um seiner Darlegungslast zu genügen und den Anscheinsbeweis zu begründen. Der Geschädigte muss sodann entweder vortragen und beweisen, dass es sich um eine gefälschte Urkunde handelt, das Fahrzeug eigentlich gar nicht zulassungsfähig ist und/oder der Halter das Fahrzeug nach Ausstellung der ABE/der technischen Blätter oder einer EBE so modifiziert hat, dass der E-Scooter tatsächlich schneller fahren kann. Die Darlegungs- und Beweislast hierfür trägt das Geschädigte. Es ist aber zu beachten, dass der Geschädigte unter Beachtung von § 138 I, III ZPO bei Vorlage der ABE/der technischen Blätter oder einer EBE die Richtigkeit der Geschwindigkeitsangaben nicht ohne Weiteres pauschal bestreiten kann, da es sich um öffentliche Dokumente im Sinne von § 415 ZPO handeln wird, so dass der Geschädigte die Falschheit der Urkunde nach § 415 II ZPO grundsätzlich behaupten und beweisen muss.⁴¹ Entsprechend ist im Rahmen der Wahrheitspflicht nach § 138 I ZPO zu

30 BeckOGK/Walter, 1.9.2019, StVG § 8 Rn. 25.

31 BeckOGK/Walter, 1.9.2019, StVG § 8 Rn. 25.

32 Vgl. MüKoZPO/Prütting, ZPO § 286 Rn. 136 und ZPO § 292 Rn. 2, 29 ff.; Laumen MDR 2015, 1.

33 Laumen MDR 2015, 1 (3) mwN.

34 Zu § 1001 I 1 BGB/§ 477 BGB als Vermutungen siehe BeckOK ZPO/Bacher, 45. Ed., 1.7.2022, ZPO § 292 Rn. 2.

35 Vgl. MüKoZPO/Prütting, § 292 Rn. 29f. mwN (auch zur Gegenansicht).

36 Vgl. zB BGH, NJW 2019, 661 (664).

37 Vgl. MüKoZPO/Prütting, § 292 Rn. 30f.; Laumen MDR 2015, 1 (3f.)

38 BGH, NJW 2019, 661 (664); MüKoZPO/Prütting, § 292 Rn. 30; Laumen MDR 2015, 1 (3) mwN; anders BGH, NJW 1973, 688.

39 Saenger-ZPO/Saenger, 9. Aufl. 2021, § 286 ZPO, Rn. 39f., 56.

40 Saenger-ZPO/Saenger, 9. Aufl. 2021, § 286 ZPO, Rn. 40.

41 BeckOK ZPO/Krafka, 45. Ed., 1.7.2022, ZPO § 415 Rn. 22.

beachten, dass der Geschädigte nicht ohne Anhaltspunkte relevant behaupten kann, dass der Halter nachträglich in Abweichung der Urkunden den E-Scooter modifiziert hätte, so dass dieser schneller fahren kann als angegeben – andernfalls läge eine unbeachtliche „Behauptung ins Blaue“ vor. Der Geschädigte könnte aber zB ein vorprozessual eingeholtes Gutachten zum E-Scooter vorlegen, um entsprechend qualifiziert vorzutragen. Teilweise wird vertreten, dass die Anforderungen an ein wirksames Bestreiten durch den Geschädigten nicht zu streng sein sollen, da diese Kenntnis/die Tatsachen nicht in seiner Sphäre liegen.⁴² Hierzu ist zu sagen, dass der Schädiger zunächst Tatsachen vortragen muss, die eine Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG ermöglichen, zB die Einreichung der ABE/der technischen Unterlagen oder einer EBE. Hieran anknüpfend kann der Geschädigte zB zur Unwirksamkeit oder Falschheit der Unterlagen oder zur erteilten Betriebslaubnis vortragen. Legt der Halter die ABE / EBE nicht vor bzw. trägt hierzu nicht vor, kann der Geschädigte die Behauptung zur Höchstgeschwindigkeit regelmäßig schlicht einfach bestreiten, da dann die Anknüpfungstatsachen für den Anscheinsbeweis fehlen. Es ist das übliche Verfahrensrisiko des Zivilverfahrens, dass der Geschädigte hierzu nicht vortragen kann. Eine sekundäre Darlegungslast trifft den Schädiger nicht, da die Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG nicht vom Geschädigten darzulegen ist. Unbeschadet hiervon kann der Geschädigte den Anscheinsbeweis erschüttern.

Liegt eine öffentlich bestätigte ABE / EBE nicht vor oder wird hierzu nicht vorgetragen, kann der Anscheinsbeweis nicht zur Anwendung gelangen. Dann muss der Halter unter Beachtung von § 286 I 1 ZPO die Maximalgeschwindigkeitsbegrenzung darlegen und beweisen.

e) Konstruktionsbedingte Maximalgeschwindigkeit

Entsprechend beweisrechtlich sind die Fälle zu behandeln, in denen eine konstruktionsbedingte Maximalgeschwindigkeit

begrenzung vorliegt. Ist die Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit durch einen zulässigen Eingriff (technisch/mechanischer Natur) erfolgt und dies durch eine öffentliche Prüfstelle entsprechend in einer öffentlichen Urkunde vermerkt, gelten die Grundsätze zum Anscheinsbeweis, dass der E-Scooter im Zeitpunkt der Kollision die Maximalgeschwindigkeit hatte, die in dem Dokument angegeben ist. Maßgeblich ist dafür aber, dass in dem Dokument festgehalten ist, dass der E-Scooter auf ebener Bahn nicht schneller als 20 km/h fahren kann. Hieran fehlt es zumindest aus der Sicht der Praxis häufig, da viele Halter bei den Prüfstellen, die im Nachgang eine Geschwindigkeitsbegrenzung feststellen sollen, nicht daran denken, dass die Prüfstelle auch den Zusatz, dass dies auf einer ebenen Bahn der Fall ist, prüfen und vermerken soll.

Liegt ein solcher Nachweis einer öffentlichen Urkunde nicht vor, trägt der Halter hierzu nicht vor oder kann der Geschädigte die Echtheit der Urkunde nachweisen oder wirksam bestreiten, kommen die Grundsätze des Anscheinsbeweises nicht zur Anwendung; der Halter muss dem Vollbeweis genügen.

4. Fazit

Es bleibt zu hoffen, dass der Gesetzgeber die Gefährlichkeit von E-Scootern und die Anwendung von § 8 Nr. 1 StVG erkennt sowie Abhilfe schafft. Im Verfahren sollte aus beweisrechtlicher Sicht genau darauf geachtet werden, ob eine öffentliche Urkunde den Umstand der Maximalgeschwindigkeit auf ebener Bahn umfasst und ob diese Urkunde wirksam ist, damit der Anscheinsbeweis zur Anwendung gelangen kann. Die Einholung eines kosten- und zeitintensiven Sachverständigengutachtens kann damit in vielen Fällen bereits vermieden werden.

⁴² BeckOGK/Walter, 1.9.2019, StVG § 8 Rn. 25.

Durchsetzung des Straßenverkehrsrechts durch die Straßenverkehrsbehörden und die Polizei

Teil III und Schluss: Durchsetzung der StVZO und der FZV*

Polizeidirektor a.D. Ludwig Laub, Villingen-Schwenningen

IV. Durchsetzung der Straßenverkehrszulassungs-Verordnung (StVZO) und der Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV)

1. Regelungsinhalte des Straßenverkehrs-Zulassungsrechts

Die Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr ist in zwei verschiedenen Verordnungen geregelt. Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) betrifft ausschließlich Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die infolge bauartbe-

dingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h zulassungspflichtig oder ausnahmsweise vom Zulassungsverfahren ausgenommen sind und regelt im Wesentlichen deren Zulassungsverfahren, Versicherungspflicht sowie die Außerbetriebsetzung dieser Fahrzeuge. Die Straßenverkehrszulassungs-Verordnung (StVZO) regelt die Zulassung aller anderen Fahrzeuge und enthält darüber hinaus allgemein gültige Anforderungen an Betriebserlaubnis, Bauartgenehmigung sowie die technischen Voraussetzungen, die für alle Fahrzeuge gelten.

* Fortsetzung von SVR 2022, 287.