

hinsichtlich des Neu- und Ausbaus der Straßen und ihrer Unterhaltung;

- Entscheidung über die Anlegung, Verlegung, Linienführung und Aufhebung von Straßen;
- Entscheidung über Straßensperrungen;
- Festlegung der grundsätzlichen Durchführung des Straßenwinterdienstes;
- Bestimmung der praktischen Handhabung der Straßenaufsicht;
- Ausübung der Staatlichen Bauaufsicht.

Entsteht aus der Nichterfüllung oder nicht gehörigen Erfüllung dieser Aufgaben einem Bürger ein Schaden, so wurden spezifisch staatliche Pflichten verletzt, und es entstehen daher auch keine außervertraglichen zivilrechtlichen Beziehungen, sondern solche, die dem Staatsrecht bzw. dem Recht der staatlichen Leitung und Organisation zuzurechnen sind. Gemäß Art. 106 der Verfassung liegt ein Fall der Staatshaftung vor, für den nach geltendem Recht (§ 3 GVG) eine gerichtliche Geltendmachung ausscheidet.

Von dieser so zu charakterisierenden spezifisch staatlichen Tätigkeit läßt sich deutlich die wirtschaftliche Tätigkeit der Betriebe bzw. die „technisch-operative Durchführung“ im Sinne des Statuts unterscheiden. Hier handelt es sich insbesondere um die nachstehenden Komplexe:

- Praktische Durchführung der Straßenbau- und -unterhaltungsarbeiten;
- Durchführung der Straßenaufsicht;
- Realisierung des Straßenwinterdienstes;
- Wahrnehmung der Pflichten bezüglich der Straßengehölze.

Die in diesem Zusammenhang durch die Straßenbau- bzw. Straßenunterhaltungsbetriebe ausgeübten Tätigkeiten unterscheiden sich in keiner Beziehung von den wirtschaftlichen Tätigkeiten anderer Betriebe. Wie die vorstehende beispielhafte Aufzählung zeigt, handelt es sich lediglich um Tätigkeiten, die auf grundsätzliche staatliche Aufgabenstellungen zurückgehen. Sie können jedoch genauso wenig mit der spezifisch

staatlichen Tätigkeit gleichgesetzt werden wie z. B. der Bau von Häusern, der Verkauf von Textilien usw.

Kommt es daher bei der Lösung dieser Aufgaben zur Schädigung eines Bürgers durch die Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung der Pflichten, so entstehen außervertragliche zivilrechtliche Beziehungen zwischen dem Betrieb und dem Bürger, über die im Streitfall durch das Gericht zu entscheiden ist (Art. 92 der Verfassung, § 3 GVG). An dieser Rechtslage ändert sich auch durch die Bildung von Bezirksdirektionen für Straßenwesen nichts. Auch in anderen Bereichen der Wirtschaft ist zu verzeichnen, daß neben der wirtschaftlichen Tätigkeit spezifisch staatliche Tätigkeit ausgeübt wird. Als ein typisches Beispiel sei hier die Deutsche Post angeführt, bei der spezifisch staatliche Tätigkeit und wirtschaftliche Tätigkeit besonders eng verflochten sind<sup>10</sup>. Trotzdem ist es möglich, im konkreten Fall festzustellen, durch welche Tätigkeit des Betriebes der Schaden eingetreten sein soll bzw. eingetreten ist, um daran anknüpfend entscheiden zu können, ob zivilrechtliche Beziehungen entstehen und damit der Gerichtsweg gegeben ist.

Folgt man dieser Differenzierung der Tätigkeiten des Straßenwesens, so ergeben sich keine Gesichtspunkte, die gegen eine Einordnung der hier bestehenden Beziehungen in den Gesamtzusammenhang staatliche Organe — wirtschaftliche Organe — Bürger sprechen. Für die Rechtsprechung ergeben sich daraus folgende Überlegungen:

1. Handelt es sich um die Beziehungen der staatlichen Leitung des Straßenwesens, so ist nach wie vor kein Raum für die Zulässigkeit des Gerichtswegs.
2. Ergeben sich dagegen Konflikte aus der Durchführung wirtschaftlicher Maßnahmen zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen, so ist der Gerichtsweg zulässig.

<sup>10</sup> vgl. Gesetz über das Post- und Fernmeldewesen vom 3. April 1959 (GBl. I S. 365), insbesondere §§ 1, 2, 16, 42, 46, 49, 53.

Dr. JOHANNES KLINKERT, Direktor des Büros des Rektors der Humboldt-Universität Berlin

## Zur Haftung des Kraftfahrzeughalters

\* In seinem Urteil vom 10. Juni 1968 — 5 BCB 32/68 — (NJ 1968 S. 767), nimmt das BG Leipzig zu den Voraussetzungen der Haftungsbefreiung eines Kraftfahrzeughalters gemäß § 7 Abs. 2 KFG Stellung. In einer Anmerkung dazu ergänzt Cohn die Begründung des Urteils, wobei er insbesondere die Auffassung vertritt, daß die Haftung nach § 7 KFG streng genommen keine reine Gefährdungshaftung mehr sei. Obwohl Urteil und Anmerkung im Ergebnis nicht zu beanstanden sind, kann doch ihrer Interpretation des § 7 Abs. 2 KFG nicht zugestimmt werden.

Nach § 7 Abs. 1 KFG ist die Verantwortlichkeit (Schadenersatzpflicht) des Kraftfahrzeughalters gegeben, wenn:

1. ein Schaden entstanden ist (Tötung eines Menschen, Körperverletzung, Gesundheitsschädigung, Sachbeschädigung),
2. zwischen dem konkreten Schaden und „dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ Kausalität besteht,
3. die Zufügung des Schadens widerrechtlich ist<sup>1</sup>, ohne

<sup>1</sup> Bürgerliche Rechtslehrer waren bemüht, das Moment der Rechtswidrigkeit bei den Haftungstatbeständen aus Gefährdungshaftung hinwegzudiskutieren. Nach Enneccerus handelt es sich um „rechtmäßige, aber besonders gefährdohende

daß § 7 Abs. 1 KFG diesen Umstand ausdrücklich hervorhebt.

Fast allen Tatbeständen, die eine Verantwortlichkeit für Quellen erhöhter Gefahr<sup>2</sup> begründen, ist gemeinsam, daß diese Verantwortlichkeit nur bis zu einer Haftungsgrenze reicht, die durch die höhere Gewalt oder durch das unabwendbare Ereignis bestimmt wird. Außerdem gilt regelmäßig die Verursachung durch den Geschädigten als möglicher Haftungsbefreiungsgrund.

§ 7 Abs. 2 KFG schließt die ohne Rüdesicht auf Verschulden nach Abs. 1 eintretende materielle Verantwortlichkeit aus, „wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird“. Der Relativsatz, daß dieses Ereignis „weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen“ beruhen darf, soll

Handlungen“ (Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Allg. Teil, 12. Bearbeitung, Marburg 1928, S. 557). Die sozialistische Zivilrechtswissenschaft sieht dagegen in der Schadenszufügung durch Quellen erhöhter Gefahr eine un-erlaubte Handlung, also eine rechtswidrige (vgl. Das Zivilrecht der DDR, Schuldrecht, Besonderer Teil, Berlin 1956, S. 504).

<sup>2</sup> vgl. dazu Klinkert, „Zum Begriff „Quellen erhöhter Gefahr“, bei der materiellen Verantwortlichkeit“, NJ 1967 S. 761.