

Zur Abgrenzung der groben von der einfachen Fahrlässigkeit¹

Von Priv.-Doz. Dr. KLAUS F. RÖHL, Kiel, Richter am OLG Schleswig

Ein Kraftfahrer, der infolge Unaufmerksamkeit am Ende der Rotphase einer Ampel über die Kreuzung fährt und dabei einen Unfall verursacht, handelt im allgemeinen nicht grob fahrlässig und verliert deshalb nicht den Kasko-Versicherungsschutz, so entschied 1965 das *OLG Düsseldorf* in einem sorgfältig begründeten Urteil². Da das Überfahren eines Rotlichts eine besonders hohe Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer heraufbeschwört, handelt ein Kraftfahrer in aller Regel grob fahrlässig, wenn er auch nur infolge Unaufmerksamkeit das rote Ampellicht mißachtet, so urteilte — in Kenntnis der *Düsseldorfer Entscheidung* — wenig später das *OLG Köln*³. Ähnlich widersprüchliche Urteile könnte man in großer Zahl anführen. Wie wenig eine klare Abgrenzung der groben von der einfachen Fahrlässigkeit bisher gelungen ist, zeigt sich auch darin, daß die Subsumtion eines Sachverhalts unter den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit praktisch nicht revisibel ist. In der noch immer maßgebenden Leitentscheidung des *Bundesgerichtshofs* aus dem Jahre 1953 heißt es dazu, aus dem Wesensbegriff der groben Fahrlässigkeit folge, daß es im Gegensatz zu dem Begriff der gewöhnlichen Fahrlässigkeit für die grobe Fahrlässigkeit keine für alle Fälle feste Norm geben könne. Der Richter habe vielmehr nach freiem, pflichtgemäßem Ermessen zu prüfen, ob nach der Gesamtlage der Umstände die Sorgfaltsverletzung als besonders schwer erscheine. Damit werde der Begriff „grob“ insoweit zu einem Tatsachenbegriff, und damit zu einer Tatfrage, deren Nachprüfung in der Revisionsinstanz nur in demselben Umfang wie bei jeder anderen Tatsachenfeststellung und Würdigung möglich sei⁴.

Diese Auffassung, daß eine scharfe Unterscheidung der Fahrlässigkeitsstufen ausgeschlossen sei und die Entscheidung da-

her der Fallpraxis überlassen werden müsse, hat eine alte Tradition und ist auch heute noch allgemein verbreitet⁵. Sie ist deshalb nicht weniger unbefriedigend. Nach dem BGB spielt die grobe Fahrlässigkeit ursprünglich nur eine sehr unscheinbare Rolle. Aber heute haben wir einen Rechtszustand erreicht, der in den meisten sozial relevanten Haftungsfällen die volle persönliche Haftung erst bei grober Fahrlässigkeit einsetzen läßt. Man sollte sich deshalb auf die Dauer nicht damit zufriedengeben, die Entscheidung über die grobe Fahrlässigkeit der Subjektivität des Richterurteils zu überantworten, sondern neue Anstrengungen unternehmen, um die Abgrenzung dogmatisch in den Griff zu bekommen⁶.

I.

1. Das BGB hat auf eine Legaldefinition der groben Fahrlässigkeit bekanntlich verzichtet. In der Rechtsprechung hat sich eine schon vom *Reichsgericht*⁷ geprägte Formel konkurrenzlos durchgesetzt⁸. Danach ist ein Verhalten als grob fahrlässig anzusehen, wenn die erforderliche Sorgfalt nach den gesamten Umständen in ungewöhnlich großem Maße verletzt worden ist und dasjenige unbeachtet geblieben ist, was jedem hätte einleuchten müssen. Bei der groben Fahrlässigkeit handelt es sich um einen Begriff des Grades oder Maßes, er kann durch Umschreibungen, wie sie die erste Hälfte der Formel enthält, vielleicht verdeutlicht, aber nicht wirklich präzisiert werden. Deshalb hilft es auch nicht weiter, nach dem Vorschlag von *Erwin Deutsch* die gewöhnlich erforderliche Sorgfalt zu ermitteln und diese dann im Maße erheblich herabzusetzen⁹. Um zu einer echten Präzisierung zu gelangen, müßte man den

¹ Es handelt sich um den Probevertrag, den der Verf. am 9. 2. 1972 im Habilitationsverfahren vor der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität Kiel gehalten hat. Das Manuskript ist nur geringfügig ergänzt und mit den notwendigsten Nachweisen versehen worden.

² NJW 1965, 664.

³ NJW 1966, 785.

⁴ BGHZ 10, 14 (17), zuletzt bestätigt durch U. v. 7. 6. 1972, NJW 1972, 1963; vgl. ferner BGH vom 5. 2. 1974, abgedruckt unten S. 547. Immerhin hat der BGH in anderen Urteilen die Möglichkeit nicht ganz ausgeschlossen, daß allgemeine Regeln darüber entwickelt werden könnten, wann eine Fahrlässigkeit als grob zu qualifizieren ist. Er zeigt darin auch eine geringfügig größere Bereitschaft, das Urteil über die grobe Fahrlässigkeit in der Revisionsinstanz nachzuprüfen. Während in BGHZ 10, 17 davon die Rede ist, daß diese Frage der revisionsgerichtlichen Überprüfung ebenso entzogen sei wie jede andere Tatfrage auch, heißt es jetzt nur noch, es werde ein revisionsrechtlich nicht nachprüfbarer Ermessensspielraum des Tatrichters anerkannt, der infolge der Sachnähe in der Lage sei, bei der Abwägung den Besonderheiten des Einzelfalles gerecht zu werden. Nur wenn der Tatrichter wesentliche Umstände nicht berücksichtigt habe oder seine Würdigung auf einer Verkennung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit beruhe, könne das Revisionsgericht die Entscheidung des Tatrichters beanstanden (BGH VersR 1967, 909; VersR 1968, 768, 770). Noch weiter geht das *Bundesarbeitsgericht*, indem es sich ausdrücklich vorbehält, den vom Tatrichter festgestellten Sachverhalt anders als dieser zu bewerten (BAG VersR 1968, 296, 297).

⁵ Stellvertretend seien hier nur die Schuldrechtslehrbücher von *Esser* (4. Aufl. 1970, Bd. I § 38 VI) und von *Larenz* (10. Aufl. 1970, Bd. I § 20 V) sowie *Baur*, Sachenrecht, 7. Aufl. 1973, § 52 III 1, angeführt.

⁶ Die zu diesem Thema in den letzten Jahren entstandene Aufsatzliteratur hat noch keine befriedigende Klärung gebracht; vgl. *Sanden*, Zum Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit, VersR 1968, 427; *Lohe*, Der Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit, VersR 1968, 323; *Weingart*, Grobe Fahrlässigkeit, VersR 1968, 427; ferner den kleinen Sammelband *Grobe Fahrlässigkeit — La faute grave*, hrsg. von *Pierre Leuch*, Bern 1970. Weitere Nachweise unten in Anm. 20 und 22. Die Monographie von *Bokelmann*, Grobe Fahrlässigkeit (1973), konnte für den Text nicht mehr ausgewertet werden.

⁷ RGZ 141, 131; 166, 101. Zunächst sprach das RG von einem Versehen, das „schlechthin mit dem Verhalten eines ordentlichen Mannes unverträglich“ sei (RGZ 58, 162). Später nahm es die alte culpa-lata-Formel auf, indem es fragte, ob unbeachtet geblieben sei, was jedem einleuchten müsse, ob einfachste, ganz naheliegende Überlegungen versäumt worden seien (RGZ 163, 106; ganz naheliegende Überlegungen versäumt worden seien (RGZ 163, 106; ebenso BGH LM § 932 Nr. 9). Daneben wurde die Entscheidung aber auch davon abhängig gemacht, daß die erforderliche Sorgfalt in besonders schwerer Weise verletzt worden sei, daß der Täter mit „ausnehmender Sorglosigkeit“ gehandelt oder „geringe Sorgfalt“ außer acht gelassen habe (RG Warn 1920 Nr. 6, RG JW 1924, 1977, RG JW 1936, 2879).

⁸ Z. B. BGHZ 10, 69, 74 [= JZ 1954, 40, 41 m. Anm. *Duden*]; BGH LM § 932 BGB Nr. 9; BAG AP § 611 BGB — Haftung des Arbeitnehmers Nr. 19⁸.

⁹ Fahrlässigkeit und erforderliche Sorgfalt (1963), S. 155.

Begriff des Maßes durch eines oder mehrere deskriptive Tatbestandsmerkmale ersetzen. Insofern ist der zweite Teil der Definition ernster zu nehmen. Es handelt sich ersichtlich um die alte culpa-lata-Formel: non intellegere quod omnes intelligunt¹⁰. Aber auch diese Formel gilt heute allgemein als ungeeignet. Man wendet vor allem ein, streng genommen werde danach grobe Fahrlässigkeit kaum vorkommen. Dieser Einwand ist aber nicht entscheidend. Was die culpa-lata-Formel heute unbrauchbar macht, ist der Umstand, daß sie einen rein objektiven Maßstab abgibt, der der Sache unangemessen ist. Selbstverständlich leuchtet jedem ein, daß man eine Verkehrsampel bei Rotlicht nicht überfahren darf. Dennoch kann man selbst bei so eindeutigen Sorgfaltsverstößen nicht immer grobe Fahrlässigkeit annehmen, weil nicht selten nur ein geringes Versagen der Aufmerksamkeit die Ursache bildet. Eine sach- und zeitgerechte Bestimmung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit ist allein von einer teleologischen Auslegung zu erwarten. Dazu muß man nach Sinn und Zweck der einschlägigen Haftungsregeln fragen und die Abstufungen der Fahrlässigkeit als Mittel zu diesem Zweck begreifen.

2. Als Zwecke des Haftungsrechts kommen Schadensausgleich und Schadensverhütung in Betracht. Teilweise betont man das Recht des Verletzten auf Ersatz des ihm widerrechtlich zugefügten Schadens als ein selbständiges, an und für sich bestehendes Privatrecht. Andere dagegen sehen in der rechtlich geregelten Schadensersatzpflicht in erster Linie ein starkes Sanktionsmittel in der Hand des Staates, das neben anderen, insbesondere der Strafe, zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen und sozialen Ordnung berufen ist. Heute konvergieren die Meinungen jedoch zunehmend dahin, daß es sich nicht um konträre, einander ausschließende Zwecke handelt, sondern daß beide Zwecke nebeneinander bestehen und einander sogar ergänzen können. Allerdings steht der Ausgleichsgedanke doch deutlich im Vordergrund. Denn Schadensverhütung ist im Haftungsrecht nie Selbstzweck, sondern wird stets nur auf dem Wege über die Zuordnung eines Schadens angestrebt. So wird teilweise der Ersatz des Schadens auch für solche Fälle angeordnet, in denen offenbar weder das Bedürfnis noch die Möglichkeit einer Prävention gegeben ist, etwa in § 904 BGB für den Fall des aggressiven Notstands. Andererseits wird auf Prävention ganz verzichtet, solange mangels Schadens keine Ersatzleistung in Betracht kommt, wie z. B. bei versuchter Schädigung. Prävention ist, jedenfalls im Haftungsrecht, nur ein sekundärer Zweck, nur die sehr erwünschte Nebenfolge der Restitution. In diesem Sinne wird die präventive Wirkung der Zuweisung eigenen wie fremden Schadens heute allgemein anerkannt¹¹.

3. Prävention hat nicht unbedingt etwas mit Verschulden zu tun. Auch bloße Gefährdungshaftung kann vorbeugend wirken, indem sie den Träger der Gefahrenquelle zu erhöhten Sicherheitsvorkehrungen veranlaßt, soweit das betriebswirtschaftlich angezeigt ist. In der Regel verbindet man allerdings mit dem Präventionsgedanken die Vorstellung eines unmittelbar motivierenden Einflusses auf die Handlungen einzelner Menschen. Auf dieser subjektiv individuellen Ebene ist Prävention nur im Bereich der Verschuldenshaftung zu erwarten, denn sie setzt voraus, daß der Handelnde sich rechtmäßig verhalten könnte, wenn er wollte. Dennoch wäre es verfehlt, aus dem Schuldprinzip, wie es dem BGB zugrunde liegt, auf einen Vorrang des Präventionszwecks zu schließen.

Auf das Schuldprinzip hat man im 19. Jahrhundert deshalb so viel Wert gelegt, weil man darin eine Freiheitsgarantie sah, weil man befürchtete, daß ein strenger Schadensausgleich nach dem Verursachungsprinzip zu der unerwünschten Nebenfolge eines unkalkulierbaren und die freie Entfaltung der Persön-

lichkeit untragbar einschränkenden Haftungsrisikos führen müsse. Freilich war das Schuldprinzip von Anfang an nur unvollkommen durchgeführt, und heute ist es durch zahlreiche Gefährdungstatbestände und durch eine Überspannung der Sorgfaltsanforderungen weit zurückgedrängt. Dennoch hört man kaum Klagen, daß die Bewegungsfreiheit durch Haftungsrisiken eingeschränkt worden sei. Wir können heute das Schuldprinzip im Haftungsrecht als Freiheitsgarantie weitgehend entbehren. Die Ursachen dafür sind nicht schwer zu finden. Im Vordergrund steht natürlich die ungeheure Ausdehnung des Versicherungswesens. Die Mediatisierung der Haftung reicht jedoch viel tiefer. Ganz allgemein geht die Entwicklung dahin, daß zwischen den Geschädigten und einen persönlichen verantwortlichen Schädiger ein Kollektivvermögen tritt, das primär den Schadensausgleich übernimmt, der Staat, ein Unternehmensvermögen oder eine öffentliche oder private Versicherung. Diese Entwicklung ist heute soweit gediehen, daß eine echt persönliche Haftung des Schädigers in der Masse der sozial relevanten Schadensfälle nur noch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit eintritt, und auch dann meistens nur auf dem Regreßwege, obwohl der Geschädigte bei jedem objektiven Sorgfaltsverstoß und oft sogar auch ohne Verschulden des Schädigers Ersatz erhält. Wo solche Mediatisierung des Schadensausgleichs fehlt, ist jedenfalls in Kontaktsystemen die Haftung des persönlichen verantwortlichen Schädigers nicht selten dennoch auf grobe Fahrlässigkeit ermäßigt, dann freilich zu Lasten des Geschädigten.

Diese Entwicklung läßt den Schluß zu, daß die Hauptzwecke des Haftungsrechts auseinandergezogen worden sind. Der Schadensausgleich wird ohne Rücksicht auf einen möglichen Präventiveffekt gewährt. Der Schädiger dagegen wird nur noch dort belastet, wo das zum Zwecke der Schadensverhütung sinnvoll und notwendig erscheint, nämlich in den Fällen groben Verschuldens. Insofern spielt der Ausgleichszweck keine Rolle mehr. Das zeigt sich daran, daß die im Regreßweg vom Schädiger eingezogenen Beträge weder in den Bilanzen der Versicherungen und Unternehmen noch in den öffentlichen Haushalten mehr als einen Erinnerungsposten ausmachen. Bei der Haftung für grobes Verschulden ist damit die Prävention so sehr zum beherrschenden Zweck geworden, daß sie zur Leitlinie für eine Präzisierung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit werden kann¹².

4. Auf die grundsätzliche Problematik der Generalprävention durch Zivilrecht möchte ich nur ganz kurz eingehen. Die Überzeugung von der generalpräventiven Kraft der Rechtsnormen ist allgemein verbreitet. Es ist aber bis heute nicht gelungen, die Voraussetzungen der Generalprävention im einzelnen zu klären und ihre Möglichkeiten und Grenzen aufzuzeigen. Wir haben es hier mit einer sogenannten Alltagstheorie zu tun. Die Jagd nach Alltagstheorien in juristischen Begründungszusammenhängen ist gegenwärtig ein beliebter Soziologensport, weil man sicher damit rechnen kann, von jedem Streifzug Beute heimzubringen^{12a}. Dabei wird als selbstverständlich unterstellt, daß es unwissenschaftlich und damit illegitim sei, sich solcher Alltagstheorien zu bedienen. Für den Soziologen liegt darin sicher die einzig tragbare Einstellung. Man würde aber die Aufgabe der Jurisprudenz als einer praktischen Entscheidungswissenschaft verkennen, wenn man auch ihr das Arbeiten mit Alltagstheorien schlechthin untersagen wollte. Erstens ist es keineswegs ausgemacht, daß alle Alltagstheorien falsch sein müßten. Eher ist das Gegenteil wahrscheinlich. Zweitens ist der Bestand an wissenschaftlich geprüften Theorien so minimal, daß man sich damit allein in der Welt nicht zurechtfinden könnte. Drittens haben verbreitete Alltagstheorien ohne Rücksicht

¹⁰ D. 50, 16, 213; 50, 16, 223.

¹¹ Vgl. *Deutsch* aaO S. 84; *ders.* Die Zwecke des Haftungsrechts, JZ 1971, 244; *Mertens*, Der Begriff des Vermögensschadens im Bürgerlichen Recht (1967), S. 93 ff.; kritisch zum Urteil des BAG im Inseratskostenfall (DB 1970, 884) *Kittner*, „Zivilrechtliche Prävention“ als Begründung für Schadensersatzpflichten, DB 1970, 1487.

¹² Für den Bereich der Regreßansprüche des Dienstherrn oder Sozialversicherungsträgers hat auch *Deutsch* schon betont, daß man in der Minderung der Haftung auf grobe Fahrlässigkeit „einen Wechsel des vorherrschenden Charakterzuges der Rechtsfolge vom Ausgleich zur Sanktion“ annehmen könne, diese Auffassung aber nicht gebilligt (aaO S. 155 f.).

^{12a} Dazu jetzt ausführlich *Opp*, Soziologie im Recht (1973), S. 83 ff.

auf ihren empirischen Gehalt mindestens den Vorzug, daß sie eine von der Person des Urteilers unabhängige und damit jedenfalls relativ objektive Entscheidungsgrundlage abgeben. Freilich bringt die Berufung auf Alltagstheorien auch eine große Gefahr mit sich. Sie können nämlich eine Verzerrung der Wirklichkeit enthalten, die nicht bloß auf Zufall und Ignoranz beruht, sondern Ausdruck und Waffe eines sozialen Sonderinteresses darstellt. Ist ein diskriminierender Effekt jedoch mit einiger Sicherheit auszuschließen, so läßt sich grundsätzlich gegen die Bezugnahme auf Alltagstheorien in juristischen Begründungszusammenhängen nichts einwenden. Ich sehe daher auch keine Bedenken, bei der Auslegung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit vom Präventionszweck dieser Haftungsvoraussetzung auszugehen.

Bevor ich daraus nun Folgerungen ziehe, möchte ich die Vorschriften und Fälle, in denen die Haftung auf grobes Verschulden reduziert ist, daraufhin durchmustern, ob sich aus ihnen die hier angedeutete Entwicklung belegen läßt. Diese Prüfung bietet zugleich Gelegenheit, einen Überblick über die Anwendungsfälle der groben Fahrlässigkeit zu gewinnen.

II.

1. Im BGB ist die Beschränkung der Haftung auf grobe Fahrlässigkeit die Ausnahme. Die Anwendungsfälle lassen sich in fünf Gruppen zusammenfassen.

a) Die erste Gruppe umfaßt die Vorschriften, durch welche die Haftung für uneigennützig Tätigkeiten auf grobe Fahrlässigkeit ermäßigt wird. Es geht dabei um die Haftung des Schenkers (§ 521), des Verleihers (§ 599), des Notgeschäftsführers (§ 680) und des Finders (§ 968). Auf das Utilitätsprinzip kann man auch noch § 300 I zurückführen¹³, wonach der Schuldner bei Gläubigerverzug nur grobe Fahrlässigkeit zu vertreten hat. Rechtsprechung und Lehre haben sich aber standhaft geweigert, die Haftung für unentgeltliche Tätigkeit allgemein auf grobe Fahrlässigkeit zu reduzieren¹⁴.

b) Eine verwandte Gruppe bilden jene Vorschriften, in denen das BGB die Haftung auf *diligentia quam in suis* ermäßigt. Nach § 277 befreit diese Erleichterung nicht von der Haftung für grobe Fahrlässigkeit. Es handelt sich in § 690, bei unentgeltlicher Verwahrung, zunächst noch einmal um ein Gefälligkeitsverhältnis, und im übrigen um Fälle besonderer persönlicher Verbundenheit der Beteiligten, seien sie nun Gesellschafter (§ 708), Eheleute (§ 1359), Eltern und Kinder (§ 1664) oder Vorerbe und Nacherbe (§ 2131).

c) Weiter ist eine Reihe von Vorschriften zu nennen, die eine Sanktion gegen den allzu unvorsichtigen Partner im rechtsgeschäftlichen Verkehr anordnen. Nach § 460 S. 2 verliert der Käufer seine Gewährleistungsansprüche, wenn ihm die Mängel der Kaufsache aus grober Fahrlässigkeit unbekannt geblieben sind. Wer sich eine bewegliche Sache oder ein Wertpapier übereignen oder verpfänden läßt, kann Rechte vom Nichtberechtigten nur erwerben, wenn ihm ohne grobe Fahrlässigkeit unbekannt geblieben ist, daß die Sache nicht dem Veräußerer gehörte (§§ 932 Abs. 2, 1208). Auch im Eigentümer-Besitzer-Verhältnis und beim Überbau nach § 912 kommt es auf diesen guten Glauben an. Nach der Rechtsprechung kann ein Mißbrauch der Vertretungsmacht einem Dritten jedenfalls dann entgegengesetzt werden, wenn der Vertreter zum Nachteil des Vertretenen gehandelt hat und der Mißbrauch dem Dritten evident war, was gleichfalls auf grobe Fahrlässigkeit hinausläuft¹⁵.

d) In den Rahmen des BGB gehören auch jene Fälle, in denen die Haftung vertraglich auf grobes Verschulden ermäßigt ist, wie es besonders häufig mit Hilfe allgemeiner Geschäftsbedingungen geschieht. Seit 1966 ist die Verschuldenshaftung des

Gastwirts nach § 702 a Abs. 1 Satz 2 BGB nur noch unterhalb der groben Fahrlässigkeit abdingbar. Während im übrigen nach dem Gesetz nur die Haftung für eigenen Vorsatz des Schuldners bestehen bleiben muß, hat die Rechtsprechung unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben auch solche Haftungsausschüsse als unwirksam angesehen, die sich auf einen Schaden bezogen, der durch grobe Fahrlässigkeit des Vertragspartners selbst oder seiner leitenden Angestellten dem anderen Teil zugefügt wurde¹⁶. Dagegen wird ein in den AGB enthaltener Haftungsausschuß für Verschulden von Arbeitern oder untergeordneten Angestellten auch dann für zulässig gehalten, wenn er sich auf grobes Verschulden erstreckt¹⁷. Insofern ist die Rechtslage im Ausland vielfach anders. In der Schweiz etwa oder in Frankreich läßt man eine Freizeichnung ganz generell nur bis zur Grenze der groben Fahrlässigkeit zu. Bei uns dürfte die Entwicklung in die gleiche Richtung gehen.

e) Erwähnt zu werden verdient, daß man für die Abwägung mitwirkenden Verschuldens nach § 254 BGB und ebenso nach § 17 StVG und ähnlichen Vorschriften¹⁸ und ferner auch für die Bemessung des Schmerzensgeldes nach § 847 BGB¹⁹ grobe Fahrlässigkeit vielfach besonders hervorhebt.

f) Die genannten Anwendungsfälle aus dem Bereich des BGB haben allerdings mit der eingangs skizzierten Mediatisierung des Haftungsrechts nichts zu tun. Dennoch lassen sich alle genannten Vorschriften zwanglos als Ausprägung des Präventivgedankens deuten. Überall tritt das Problem des Schadensausgleichs in den Hintergrund, teils weil zwischen den Beteiligten ein besonderes Vertrauens- und Näheverhältnis besteht, teils, weil der Schädiger altruistisch handelt, teils, weil der Geschädigte auf Ersatz verzichtet hat, oder schließlich, weil eine leicht vermeidbare Selbstschädigung vorlag.

2. Erst wenn man über das BGB hinausblickt, so zeigt sich, daß über die Privat- und Sozialversicherung und über die besondere Gestaltung der Arbeitnehmer- und Beamtenhaftung die Beziehung zwischen Schädiger und Geschädigten auseinandergezogen und die volle persönliche Haftung des Schädigers bis zur Grenze der groben Fahrlässigkeit hinausgeschoben worden ist.

a) Für die private Schadensversicherung gilt nach § 61 VVG, daß der Anspruch entfällt, wenn der Schaden vom Versicherten vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist²⁰. In der Kraftfahrzeug-Kaskoversicherung ist seit dem 1. Januar 1971 auch ein Rückgriff des Kaskoversicherers gegen den Fahrer wegen leicht fahrlässig verursachter Schäden ausgeschlossen. Der mit Wirkung vom 1. 1. 1971 neu in die AKB eingefügte § 15 Abs. 2 läßt einen Rückgriff gegen den berechtigten Fahrer und andere in der Haftpflichtversicherung mitversicherte Personen sowie gegen Mieter und Entleiher nur noch zu, wenn diese den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt haben. In der Haftpflichtversicherung, die als Kraftfahrzeug-, Privat- und Berufshaftpflicht einen weiten Risikobereich abdeckt, entfällt zwar, jedenfalls nach deutschem Recht, der Versicherungsschutz nur bei vorsätzlicher Herbeiführung des Versicherungsfalles²¹. Hier kann jedoch, wie bei allen an-

¹⁶ BGHZ 20, 164; 38, 183; BGH LM ADSP 57 Nr. 1; BGH NJW 1956, 1066; 1962, 1195.

¹⁷ BGHZ 33, 216; BGH NJW 1968, 1720; vgl. auch Fuhrmann BB 1972, 556 mit Hinweisen auf das Recht der EWG-Staaten. Erwähnenswert ist auch noch ein Urteil des BGH (NJW 1972, 1363), das die Haftung des Kaufinteressenten, der während einer Probefahrt das Kraftfahrzeug des Händlers beschädigt, auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt, wenn die Beschädigung im Zusammenhang mit den einer Probefahrt eigentümlichen Gefahren steht. Einige Bedeutung haben in letzter Zeit auch Kraftfahrzeugmietverträge erreicht, in denen die Haftung des Mieters im Falle eines Unfalls für Sach- und Vermögensschäden auf grobe Fahrlässigkeit begrenzt wird, vgl. z. B. OLG Hamburg VersR 1968, 1036.

¹⁸ Z. B. BGH VersR 1959, 348; 1963, 652; 1967, 388; OLG Hamburg VersR 1967, 886.

¹⁹ BGHZ 18, 149 (158 [= JZ 1955, 670, 673 m. Anm. Böhmer]); BGH VersR 1962, 252.

²⁰ Dazu Schütz, Der Begriff der groben Fahrlässigkeit und seine Anwendung auf §§ 61 VVG, 640 RVO, VersR 1967, 1013.

²¹ Anders in der Schweiz, wo bei grober Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers nach § 14 VVG auch in der Haftpflichtversicherung jedenfalls ein partieller Regreß möglich ist.

¹³ Seidl, Röm. Privatrecht (1963), S. 118.

¹⁴ RCZ 145, 394 f.; RG WarnR 1932 Nr. 73; BGHZ 30, 40, 46; BGH DAR 1958, 13; und zum Haftungsausschluß bei einer Gefälligkeitsfahrt BGHZ 43, 72 [= JZ 1965, 255]; BGH NJW 1966, 41. Larenz, Schuldrecht I § 31 III; anders dagegen H. J. Hoffmann AcP 167, 394.

¹⁵ Schott AcP 171, 385, 397.

deren Versicherungsarten auch, der Versicherungsschutz bei grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung verlorengehen.

b) Für die Sozialversicherung ist § 640 RVO einschlägig²². Danach kann die Berufsgenossenschaft, die wegen eines Arbeitsunfalls zahlen muß, gegen den Arbeitgeber Regreß nehmen, wenn dieser den Unfall grob fahrlässig verursacht hat. Zusammen mit § 61 VVG verursacht diese Vorschrift die Masse der Prozesse, in denen sich die Gerichte mit dem Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit auseinandersetzen müssen.

c) Von großer Bedeutung sind ferner die Grundsätze, die die Rechtsprechung über die Haftung der Arbeitnehmer bei Schäden aus gefahrgeneigter Tätigkeit aufgestellt hat²³. Danach entfällt jede Haftung des Arbeitnehmers, solange nur leichte Fahrlässigkeit vorliegt. Bei mittlerer Fahrlässigkeit wird der Schaden auf Arbeitgeber und Arbeitnehmer verteilt, und erst bei grober Fahrlässigkeit beginnt die volle Haftung des Arbeitnehmers.

d) Für die Haftung der Beamten gegenüber ihrem Dienstherrn ist zu unterscheiden, ob der Beamte hoheitlich oder fiskalisch tätig wird. Bei hoheitlicher Betätigung ist die Haftung des Beamten auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt (Abt. 34 Satz 2 GG, § 46 BBRG, § 78 BBRG). Bei fiskalischer Betätigung hat der Beamte zwar grundsätzlich jedes Verschulden zu vertreten. Dieser Grundsatz wird aber wiederum dadurch gemildert, daß man die im Arbeitsrecht entwickelten Beschränkungen der Haftung aus gefahrgeneigter Arbeit auch im öffentlichen Dienstrecht entsprechend anwendet²⁴.

Analoge Regeln gelten für die Haftung der Soldaten.

3. Damit sind wohl schon die wichtigsten Anwendungsfälle der groben Fahrlässigkeit genannt. Bemerkenswert erscheint aber doch noch eine Gruppe von Vorschriften, die zwar eine Haftung schon mit einfacher Fahrlässigkeit einsetzen lassen, die Haftung jedoch bis zur Grenze der groben Fahrlässigkeit der Höhe nach limitieren.

a) Einige Gesetze über den gewerblichen Rechtsschutz ermächtigen den Richter, wenn dem Verletzer nur leichte Fahrlässigkeit zur Last fällt, statt des vollen Schadensersatzes eine Entschädigung festzusetzen, die in den Grenzen zwischen dem Schaden des Verletzten und dem Vorteil bleibt, der dem Verletzer erwachsen ist (§§ 47 Abs. 2 PatG, 15 Abs. 2 GebrMG).

b) Ferner seien hier noch zwei Vorschriften angeführt, die sich auf internationale Abkommen stützen und damit den Blick auf entsprechende ausländische Regelungen lenken. Es handelt sich dabei um § 48 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, der auf das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr zurückgeht, sowie um die §§ 31, 92 EVO, die auf dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr — CIM — beruhen. Darin wird jeweils die summenmäßige Begrenzung der Haftung des Transportunternehmers für den Fall vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachter Schäden aufgehoben.

c) In diesem Zusammenhang wäre schließlich auf den Referentenentwurf für einen § 255 a BGB hinzuweisen, der bei einfacher Fahrlässigkeit eine Abweichung vom Grundsatz der Totalreparation ganz allgemein einführen soll.

4. Besonders deutlich tritt der Präventivcharakter in einigen Vorschriften des Verfahrensrechts hervor, die an grobes Verschulden besondere Rechtsnachteile knüpfen.

²² Zu dieser Vorschrift ist eine umfangreiche Rechtsprechung und Literatur entstanden, in der man sich darüber einig ist, daß der Begriff der groben Fahrlässigkeit hier nicht anders zu verstehen ist als im bürgerlichen Recht. Zugleich hat der BGH den erzieherischen Charakter dieser Vorschrift betont (VersR 1968, 64 und 641; 1969, 848; 1970, 569); dazu ferner Schröfl, Zum Begriff der groben Fahrlässigkeit nach § 640 RVO, ZfS 1963, 239; Boller, der Begriff der groben Fahrlässigkeit gemäß § 640 RVO, VersR 1967, 108; Schieckl, Was bedeutet „grob-fahrlässiges Verhalten“, SGB 1969, 165; Schmalz, Zum Begriff der groben Fahrlässigkeit im Sinne des § 640 RVO, Die Sozialversicherung 1969, 400; Weyer, Verstoß gegen Unfallverhütungsvorschriften und Rückgriff gemäß § 640 RVO, VersR 1971, 93; Schütz aaO Anm. 20.

²³ BAGE 7, 290 = NJW 1959, 1796; BAG AP Nr. 33 zu § 611 BGB — Haftung des Arbeitnehmers.

²⁴ Vgl. Ule, Beamtenrecht (1970); § 46 BBRG Rn. 4 (str.).

a) Die §§ 68, 279, 529 ZPO wollen die Parteien von nachlässiger und verzögerlicher Prozeßführung abhalten. § 813 a ZPO bestraft den Schuldner, der die Zwangsvollstreckung zu verschleppen versucht.

b) Zu § 7 BEG, der der Entschädigungsbehörde die Befugnis einräumt, einen Anspruch ganz oder teilweise zu versagen, wenn der Berechtigte, um Entschädigung zu erlangen sich unlauterer Mittel bedient oder vorsätzlich oder grob fahrlässig unrichtige oder irreführende Angaben gemacht, veranlaßt oder zugelassen hat, hat der BGH ausgeführt, diese Vorschrift diene einer wirksamen Bekämpfung aller Verstöße gegen die Wahrheitspflicht, und müsse daher so ausgelegt und angewendet werden, daß sie ihren Zwecken in möglichst weitem Umfang gerecht werde²⁵.

c) Nur am Rande sei noch § 5 Abs. 2 Satz 1 StrEG erwähnt, der eine Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen ausschließt, wenn oder soweit der Beschuldigte die Maßnahme vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat.

III.

Es soll nun versucht werden, auf der Grundlage der vorausgeschickten Überlegungen, insbesondere aus dem Präventionszweck, zu einigen Maximen für die Konkretisierung des Urteils über die grobe Fahrlässigkeit vorzudringen.

1. Zunächst sucht man natürlich nach Präjudizien, aus denen sich für bestimmte Fallgestaltungen das Urteil über die grobe Fahrlässigkeit ableiten lassen könnte. In der Tat gibt es jedenfalls drei ganz klare Fälle dieser Art. Der erste betrifft den gutgläubigen Erwerb von Kraftfahrzeugen. Dazu existiert eine feste Rechtsprechung, die vom Erwerber verlangt, daß er sich den Kraftfahrzeugbrief vorlegen läßt, um die Verfügungsberechtigung des Veräußerers zu prüfen. Sonst setzt der Erwerber sich dem Vorwurf der groben Fahrlässigkeit aus, die den guten Glauben ausschließt²⁶. Nicht weniger eindeutig ist die Rechtsprechung für den Fall, daß ein Kraftfahrer im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit, also heute mit 1,3 ‰, einen Schaden verursacht. Solches Verhalten wird sowohl im Rahmen des § 61 VVG²⁷ als auch des § 640 RVO²⁸ und ebenso im Bereich der Arbeitnehmer- und Beamtenhaftung stets als grob fahrlässig beurteilt²⁹. Die dritte Fallgruppe gehört in den Anwendungsbereich des § 61 VVG. Grob fahrlässig handelt stets, wer sein Kraftfahrzeug unverschlossen ohne Aufsicht zurückläßt oder es zwar verschließt, aber einen Ersatzschlüssel im Handschuhkasten deponiert³⁰. Damit ist der Bereich sicher leitender Präjudizien aber auch schon erschöpft. Für alle anderen Fälle muß nach abstrakteren Prinzipien gesucht werden.

2. Als Faustregel wird teilweise empfohlen, ein Versehen in einfachen übersichtlichen Situationen als grob und ein Versehen in komplizierten, schwierigen Situationen als leicht fahrlässig anzusehen³¹. Ich halte diese Regel für ungeeignet. Es kommt immer wieder vor, daß gerade in einfachen und übersichtlichen Situationen die Anspannung nachläßt und ein kleiner Fehler große Folgen hat. Schwierige Situationen begründen dagegen eine große Motivation zu gespannter Aufmerksamkeit, so daß keineswegs sicher ist, daß dort leichter Fehler unterlaufen. Ich hätte eine andere Faustregel vorzuschlagen, die eher zu vertretbaren Ergebnissen führt: Es spricht für grobe Fahr-

²⁵ BGH RzW 1964, 408.

²⁶ BGH LM § 932 Nr. 12; BGH BB 1963, 1278.

²⁷ KG VersR 1951, 292 = NJW 1952, 349; OLG Braunschweig VersR 1952, 369; OLG Düsseldorf MDR 1968, 169; OLG Hamm VersR 1956, 513; OLG Koblenz VersR 1956, 302 und 1968, 1053; OLG München VersR 1953, 61; OLG Oldenburg VRS 31, 349; weitere Nachweise bei Prölss-Martin, VVG, 19. Aufl. 1973, Anm. 2 vor § 1 AKB.

²⁸ OLG Stuttgart VersR 1969, 791. ²⁹ BAG VersR 1968, 738.

³⁰ OLG Nürnberg VersR 1965, 32; OLG Bremen VersR 1969, 525; OLG Hamburg VersR 1970, 362.

³¹ Werner Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 11. Aufl. 1972, S. 24. Ich halte es insbesondere auch für unzutreffend, wenn Wussow meint, ein momentanes Abschalten des Fahrers ohne jeden äußeren Grund sei stets grob fahrlässig, so z. B. das Anzünden einer Zigarette am Steuer (a. A. auch OLG Köln VersR 1970, 1123) oder das Umdrehen nach hinten wegen eines Gesprächs (hier wie Wussow: LG Dortmund VersR 1964, 585).

lässigkeit, wenn die Sorgfaltsverletzung zum Dauerzustand wird, dagegen liegt die Annahme einfacher Fahrlässigkeit nahe, wenn die Sorgfaltsverletzung in schnell wechselnden Situationen unterläuft. Nach dieser Faustregel ist die Masse aller Fehlreaktionen, die im fließenden Verkehr vorkommen, nur als leicht fahrlässig anzusehen. Grob fahrlässig dagegen wäre die Teilnahme am Verkehr mit stark verkehrsunsicheren Fahrzeugen oder im Zustand der Trunkenheit oder starker Übermüdung, die dauernde Mißachtung von Unfallverhütungsvorschriften und sonstige Dauerverstöße gegen Gefahrenschutzregeln aller Art. Diese Faustregel trägt vor allem dem Präventionszweck der groben Fahrlässigkeit Rechnung, denn in schnell wechselnden Situationen kann drohende Haftung kaum motivierende Kraft entfalten. Handelt es sich dagegen bei der Sorgfaltsverletzung der Struktur nach um ein Dauer- oder Zustandsdelikt, so besteht viel eher Aussicht, daß die generalpräventive Wirkung der Haftungsdrohung zum Tragen kommt.

Dazu zwei Beispiele: Zutreffend hat das *OLG München* grobe Fahrlässigkeit angenommen, wenn ein Wohnwagenanhänger für längere Zeit an einem unbewachten, unbeleuchteten und offenen Platz am Rande einer Ortschaft abgestellt wird³². Für verfehlt halte ich dagegen ein Urteil des *BGH*, das einem Kraftfahrer grobe Fahrlässigkeit anlastete, weil ihm bei einem fahrtechnisch sehr einfachen Vorgang ein Fehler unterlaufen war. Er war beim Einfahren in eine Waschhalle mit dem Fuß vom Bremspedal auf den Gashebel abgerutscht, und hatte dadurch den Tankwart, der ihn einwies, eingeklemmt³³.

3. Mit einer Faustregel ist es jedoch nicht getan. Das Ziel bleibt eine Präzisierung, die den Begriff des Maßes in deskriptive Tatbestandsmerkmale auflöst. Die Bemühungen haben bei dem objektiven Tatbestand der Sorgfaltsverletzung einzusetzen. In der üblichen Definition der groben Fahrlässigkeit wird auf das „Maß“ der Sorgfaltsverletzung abgestellt, indem man sagt, die erforderliche Sorgfalt müsse nach den gesamten Umständen in ungewöhnlich großem Maße verletzt worden sein. Es fehlt aber an einem Maßstab, um den Grad der Sorgfaltsverletzung zu messen.

a) Vielfach wird vorgeschlagen, für eine besonders schwere Verletzung der Sorgfaltspflicht auf einen hohen Grad der Gefährlichkeit des Verhaltens abzustellen. Das ist ein richtiger Ausgangspunkt, denn Gefahr als Wahrscheinlichkeit eines schädigenden Erfolges ist an sich eine meßbare Größe. Allein die Schwierigkeiten liegen darin, daß das Wahrscheinlichkeitsurteil Kenntnisse voraussetzt, die ex ante nicht selten fehlen, so daß die objektiv drohende Gefahr nicht zum Handlungsmotiv werden kann. Im Polizeirecht, wo es auf Verschulden nicht ankommt, hat sich der Gefahrbegriff bewährt. Für die Konkretisierung des Fahrlässigkeitsurteils kann er aber nur Bedeutung gewinnen, soweit es gelingt, schon für den objektiven Tatbestand der Sorgfaltsverletzung an handlungswirksame Gefahrzustände anzuknüpfen.

b) *Deutsch* hat angeregt, man solle das Maß statt auf die Verletzung auf die Sorgfalt beziehen. Die nach allgemeinen Regeln ermittelte erforderliche Sorgfalt sei im Maß erheblich herabzusetzen. Die Verletzung der so herabgesetzten Sorgfalt sei dann grob fahrlässig³⁴. Aber auch nach diesem Vorschlag bleibt die Frage des Maßes oder Grades ohne Antwort. Immerhin wird das Maßproblem von dem individuellen Verstoß auf die allgemeinere Frage nach der in Fällen dieser Art zu beobachtenden Sorgfalt verlagert. Da es zunächst um den objektiven Tatbestand des Sorgfaltsverstößes geht, scheint diese Verlagerung auch sachgerecht. Eine Konkretisierung des Urteils über die grobe Fahrlässigkeit ist allerdings auch nach dieser Umstellung erst möglich, wenn es gelingt, die Frage nach dem Maß oder Grad der zu beobachtenden Sorgfalt durch deskriptive Kriterien zu ersetzen. Diese Substitution des unbestimmten

durch eines oder mehrere deskriptive Merkmale dürfte sich indes leichter bewerkstelligen lassen, wenn man nicht wie üblich bei der Zuwiderhandlung, sondern nach dem Vorschlag von *Deutsch* bei der Sorgfaltspflicht ansetzt mit dem Ziel, als objektive Mindestvoraussetzung der groben Fahrlässigkeit nur den Verstoß gegen bestimmte, besonders qualifizierte Sorgfaltsanforderungen anzuerkennen.

c) Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt läßt sich auf zwei Wegen ermitteln. Man kann entweder diese Sorgfalt individuell aus der Zweck-Mittel-Situation des Einzelfalles ableiten, indem man von dem Handelnden verlangt, daß er zunächst autonom die nicht ganz fernliegende Gefahr eines Schadens erkennt und sodann nach geeigneten Mitteln sucht, um den Schaden abzuwenden. Oder man kann auf vorgeformte Verhaltensmuster zurückgreifen, die für typisch gefährliche Situationen bestimmte Verhaltensweisen vorschreiben. Generalprävention besteht in der Verstärkung „richtiger“ Verhaltensmuster. Man sollte daher für die grobe Fahrlässigkeit stets die Verletzung von typisierten Sorgfaltsanforderungen verlangen. Besondere Gefahrzustände müssen zunächst erkannt werden, damit sie handlungswirksam werden können. Dazu verhilft am besten die geronnene Erfahrung in Gestalt vorgegebener Verhaltensnormen. Damit die Anknüpfung bei der besonderen Gefahr gewahrt bleibt, muß es sich allerdings um solche Normen handeln, die nicht nur der Leistungssteigerung, der Bequemlichkeit oder der Leichtigkeit des Verkehrs, sondern die primär dem Gefahrschutz, dem Schutz von Leben, Gesundheit oder erheblichen Sachgütern dienen.

Gefahrschutzregeln dieser Art ergeben sich teils aus Rechtsvorschriften, etwa aus der StVO oder aus Polizeiverordnungen, teils aus besonderen Regelwerken wie den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, aus DIN- oder VDE-Normen, teils aus fachspezifischen Kunstregeln, z. B. der ärztlichen lex artis, oder aus Verkehrspflichten, die konkrete Maßnahmen gebieten, etwa zur Kennzeichnung von Verkehrshindernissen. Auch aus Bedienungs- oder Gebrauchsanleitungen, etwa auf einem giftigen Pflanzenschutzmittel, und aus vertraglichen Abmachungen, z. B. aus der Übernahme einer Bewachungs- oder Meldepflicht, können sich solche konkreten Verhaltensnormen ergeben, deren Verletzung den objektiven Tatbestand der groben Fahrlässigkeit erfüllt.

4. Spätestens an dieser Stelle muß gefragt werden, ob der Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit für alle Anwendungsfälle der gleiche sein soll. Das wird weitgehend bejaht³⁵. Die Rechtsprechung betont insbesondere immer wieder, daß auch für das Sozialversicherungsrecht der bürgerlich-rechtliche Maßstab der großen Fahrlässigkeit anzuwenden sei. Ganz ohne Differenzierungen kommt man aber nicht aus.

a) Für den rechtsgeschäftlichen Verkehr, insbesondere für den Bereich des guten Glaubens im Sachenrecht, ist mindestens insofern eine Modifikation erforderlich, als dort keine Verletzung von Gefahrschutznormen in Betracht kommt. Es geht hier vielmehr um die Verletzung von „Erkundigungsobliegenheiten“³⁶. Daher wird man darauf abzustellen haben, ob übliche Sicherheitsvorkehrungen unterlassen oder typische Verdachtsgründe unbeachtet geblieben sind³⁷. Der Gebrauchtwagenkäufer muß sich den Kraftfahrzeugbrief vorlegen, der Zweiterwerber üblicherweise mit Eigentumsvorbehalt gekaufter Waren sich eine Quittung zeigen lassen³⁸. Als Verdachtsgrund, dem die Bank nachgehen muß, spielt vor allem die Einziehung von Verrechnungsschecks durch Firmenangestellte eine Rolle³⁹.

³² Vgl. *Reimer Schmidt*, Die Obliegenheiten (1953), S. 307.

³³ In diesem Sinne schon *RGZ* 58, 162. *Deutsch* aaO S. 344 meint zu dieser Fallgruppe, die grobe Fahrlässigkeit bezeichne eine Grenze des Verkehrsschutzes, die nach typischen Momenten (bestimmte äußere Umstände, Zeiten, Personengruppen als Veräußerer und Erwerber) leicht gezogen werden könne.

³⁴ Vgl. Anm. 26 sowie *RGZ* 147, 331; *BGH* NJW 1958, 1486; *OLG Frankfurt* MDR 1959, 580.

³⁵ *RGZ* 166, 101; *BGH* WM 1965, 741; weitere Einzelheiten bei *Baumbach-Hefermehl*, Wechselgesetz und Scheckgesetz, 10. Aufl. 1970, Art. 39 SchG Anm. 15 u. 16. Zur Identitätsprüfung bei Kontoeröffnung zuletzt *BGH* NJW 1974, 458.

³² VersR 1970, 828.

³³ VersR 1968, 68, 452; ebenso schon *OLG Düsseldorf* DAR 1954, 87.

³⁴ AaO S. 155.

³⁵ Vgl. Anm. 22, ferner zu § 61 VVG *OLG Koblenz* VersR 1968, 1053; *Lohe* VersR 1968, 327.

b) Eine Ausnahme scheint mir aber auch für die Haftung größerer Unternehmen und Organisationen am Platze. Die grobe Fahrlässigkeit ist mehr und mehr zur Schwelle der individuell-persönlichen Haftung geworden. Wo sich ein Unternehmen in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen von der Haftung bis zur Grenze der groben Fahrlässigkeit freizeichnet, steht keine persönliche Haftung in Frage. Der Ausgleichszweck bleibt hier so wichtig, daß man für das Urteil über die grobe Fahrlässigkeit einen schärferen Maßstab anlegen muß. Dazu neigt anscheinend auch die Rechtsprechung. Mir sind besonders zwei Urteile aufgefallen, in denen jeweils einem kommunalen Wasserversorgungsunternehmen grobe Fahrlässigkeit angelastet wurde, weil es keine Vorsorgemaßnahmen getroffen hatte, um die Abnehmer in dem einen Falle bei einer Chlorierung des Wassers⁴⁰, im anderen bei einer Druckerhöhung vor Schaden zu bewahren⁴¹. Ähnlich heißt es in einem BGH-Urteil zu Fragen der Verkehrssicherungspflicht: Kommt das Handeln einer sachkundigen Behörde in Betracht, so ist grobe Fahrlässigkeit dann anzunehmen, wenn die Fehlerhaftigkeit des Handelns jedem entsprechend Sachkundigen ohne weiteres erkennbar war⁴². Diese Urteile verdienen durchaus Beifall. Vom Individuum kann man unter dem Gesichtspunkt der groben Fahrlässigkeit nicht mehr verlangen, als daß es die allgemein bekannten oder ihm speziell geläufigen Gefahrenschutzregeln beachtet. Von einer größeren Organisation dagegen muß man fordern, daß sie sich aus eigener Initiative auf Fehlersuche begibt und die verfügbaren Zweck-Mittelzusammenhänge selbständig daraufhin prüft, was zur Vermeidung von Schäden getan werden kann. Dabei kann ein rein objektiver Maßstab angelegt werden. Man wird es als grobe Fahrlässigkeit werten dürfen, wenn solche Vorbeugung überhaupt unterbleibt, während nur einfache Fahrlässigkeit vorliegt, wenn im Verlauf der Fehlersuche oder bei der Ausführung von Schutzmaßnahmen ein Versehen unterläuft.

5. Für den Normalfall, also wenn eine persönliche Haftung in Frage steht, ist nach den objektiven Voraussetzungen der groben Fahrlässigkeit weiter der subjektive Tatbestand zu prüfen. Zum Urteil über die gewöhnliche Fahrlässigkeit wird insoweit nur verlangt, daß der schädigende Erfolg vorhersehbar gewesen sein müsse. Besteht die Funktion der groben Fahrlässigkeit als Haftungsvoraussetzung in der Vorbeugung, so kommen als schuld begründende Merkmale weniger normative als psychologische Elemente in Betracht. Eine Präventivwirkung ist hauptsächlich im Bereich bewußter Handlungsentschlüsse zu erwarten. Daher empfiehlt es sich, als psychologisches Element der Sorgfaltsverletzung Vorsatz bei der Übertretung einer Gefahrenschutznorm zu fordern. Damit allein kann man sich indessen nicht begnügen, sonst würde man den Handelnden im Einzelfall für eine *versari in re illicita* haftbar machen. In irgendeiner Weise muß auch subjektiv eine Erfolgsbeziehung hergestellt werden. Das geschieht am besten, indem man zusätzlich die bewußte Gefährdung eines konkreten Schutzobjektes fordert. Praktisch werden vorsätzlicher Normverstoß und bewußte Gefährdung allerdings regelmäßig zusammentreffen.

Eine solche Betonung des Vorsatzelements soll wie gesagt dem Präventionszweck Rechnung tragen. Sie läßt sich aber auch aus dem System rechtfertigen, denn grobe Fahrlässigkeit als Haftungsvoraussetzung ist grundsätzlich dem Vorsatz gleichgestellt. Innerhalb bestehender Schuldverhältnisse werden Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit vom BGB grundsätzlich gleichbehandelt. Nur drei Ausnahmen sind zu nennen: Nach § 393 BGB darf eine Forderung aus vorsätzlicher unerlaubter Handlung nicht zur Aufrechnung benutzt werden, und Entsprechendes gilt nach § 273 Abs. 2 für das Zurückbehaltungsrecht. Ferner ist nach § 276 Abs. 2 die Haftung für eigenen Vorsatz nicht abdingbar. Es ist aber schon erwähnt worden, daß die Rechtsprechung auch den Haftungsausschuß für grobe Fahrlässigkeit des Schuldners nicht anerkennt, wenn er in

Allgemeinen Geschäftsbedingungen enthalten ist. Im Deliktsrecht wird der Vorsatz allein in § 823 Abs. 2 in Verbindung mit nur vorsätzlich übertretbaren Schutzgesetzen und in § 826 strenger behandelt als grobe Fahrlässigkeit, wenn man davon absieht, daß auch Richter und Schiedsrichter nur bei vorsätzlicher Rechtsbeugung haftbar sind. Ausnahmsweise wird auch im Sachenrecht der Vorsatz strenger beurteilt als grobe Fahrlässigkeit, nämlich beim gutgläubigen Erwerb dinglicher Rechte nach § 892 — ähnlich beim Erwerb vom Inhaber eines Erbscheins nach § 2366 — sowie nach § 990 im Eigentümer-Besitzerverhältnis. Schließlich ist noch einmal auf § 152 VVG hinzuweisen, wonach der Haftpflichtversicherungsschutz nur bei Vorsatz verwirkt wird. Auf dem Umweg über eine Obliegenheitsverletzung oder eine Gefahrenerhöhung führt allerdings auch grobe Fahrlässigkeit nicht selten zum Verlust des Versicherungsschutzes. Der gemeinrechtliche Grundsatz des *culpa lata dolo comparatur* ist also keineswegs überholt, und die Entwicklung verläuft, jedenfalls im Zivilrecht, weiter dahin, daß die Grenze zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit immer wichtiger wird als diejenige zwischen Fahrlässigkeit und Vorsatz. Es erscheint deshalb angemessen, im subjektiven Tatbestand für die Umschreibung der groben nicht von der gewöhnlichen Fahrlässigkeit, sondern von Vorsatzelementen auszugehen⁴³. Natürlich kann man heute auf ältere Vorstellungen über die *culpa lata* insoweit nicht mehr zurückgreifen, als ihnen ein Vorsatzverdacht zugrunde lag. Aber die im 19. Jahrhundert teilweise⁴⁴ vertretene Auffassung, *culpa lata* unterscheidet sich von anderer *culpa* durch die Notwendigkeit der Kenntnis von der Gefahr und den Mitteln, ihr vorzubeugen, sei also bewußte Fahrlässigkeit, ist heute wieder diskussionswürdig.

Von bewußter Fahrlässigkeit spricht man bekanntlich dann, wenn der Täter die Möglichkeit eines rechtswidrigen Erfolgs vorausgesehen hat, gleichwohl aber in der Erwartung handelte, die als möglich vorgestellte Folge werde ausbleiben. Bisher wurde eine Parallele der groben mit der bewußten und der einfachen mit der unbewußten Fahrlässigkeit ganz überwiegend abgelehnt. Ein Wandel scheint sich anzubahnen, seit der 6. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1968 einstimmig eine Entschließung angenommen hat, in der gefordert wird, das Urteil über die grobe Fahrlässigkeit von einer bewußten Gefährdung abhängig zu machen⁴⁵. In einem dieser Entschließung vorausgegangen Referat wurde betont, daß die Rechtsfolgen der groben Fahrlässigkeit stets die gleichen seien wie bei Vorsatz, so daß man auch für die grobe Fahrlässigkeit einen vorsatzähnlichen subjektiven Tatbestand fordern müsse. Es wurde ferner darauf verwiesen, daß in einigen ausländischen Rechten und ebenso in internationalen Verträgen für die bei uns mit grober Fahrlässigkeit übersetzte Schuldform eine bewußte Gefährdung verlangt werde⁴⁶. Das scheinen in der Tat hinreichende Gründe zu sein, um „die Jagd nach dem Vorsatz in der Fahrlässigkeit“ aufzunehmen, wie *Binding* es einmal genannt hat. Es ist in diesem Zusammenhang jedoch bisher versäumt wor-

⁴⁰ A. A. *Deutsch* aaO S. 154.

⁴¹ Nämlich von *Johann Christian Hasse* in seiner Abhandlung über die *Culpa* des römischen Rechts, Kiel 1815, hier zitiert nach der 2. Aufl., bearb. von *August Bethmann Hollweg*, Bonn 1838, S. 84 f. (Neudruck 1963 Scientia Verlag Aalen). *Hasse* hält sich im folgenden allerdings nicht streng an seine eigene Bestimmung, denn er schreibt, *culpa lata* sei auch dann gegeben, „wenn man zwar in dem Augenblick, da die Gefahr da war, diese wirklich nicht bemerkte, diese aber doch so augenscheinlich war, daß wohl jeder andere sie bemerkt haben würde, oder indem man die Gefahr gewahr wurde, doch die Mittel, sie zu umgehen, unbemerkt ließ, indem sie keinem anderen sonst entgangen sein würden“ (S. 86 f.).

⁴² *VersR* 1968, 328; ebenso *OLG Stuttgart VersR* 1968, 953 u. 1970, 765; *Lohe VersR* 1968, 326 f.; sowie für den Regelfall auch *Palandt-Heinrichs* § 277 Anm. 2.

⁴³ Vgl. Art. 25 des Warschauer Abkommens, der dem § 48 LuftverkehrsG zugrunde liegt. Dort ist auch in der deutschen Übersetzung von einer Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute die Rede, die „leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“. Zu dieser und ähnlichen Vorschriften näher *Lohe* aaO.

⁴⁰ *BGHZ* 17, 191, 199.

⁴¹ *LG Heidelberg VersR* 1971, 971.

⁴² *VersR* 1963, 652.

den, die Probleme zu erörtern, die mit der bewußten Fahrlässigkeit und Gefährdung verbunden sind.

Zunächst wird von einigen Strafrechtlern geltend gemacht, der Begriff der bewußten Fahrlässigkeit im herkömmlichen Sinne sei überhaupt unbrauchbar. Entschließe sich der Täter zur Tat, obwohl das Bewußtsein bei ihm bestehen bleibe, sein Handeln könne ebenso einen ungünstigen wie einen günstigen Erfolg haben, dann sei in Wahrheit *dolus eventualis* gegeben⁴⁷. Es ist hier nicht erforderlich, die daran anschließende Diskussion nachzuzeichnen und Stellung zu nehmen. Im Strafrecht geht es um die Abgrenzung zum Vorsatz mit Hilfe des Willenselements, und die mag in der Tat zweifelhaft sein. Für die Abgrenzung zur unbewußten Fahrlässigkeit, auf die es hier allein ankommt, benötigt man aber nur das Wissenselement.

Allerdings ist auch das Wissenselement bei der bewußten Fahrlässigkeit nicht unproblematisch. Wenn jemand ins Auto steigt und sich beim Anlegen des Sicherheitsgurts Gedanken über die Gefahren des Straßenverkehrs macht, wird man ihm keine bewußte Gefährdung nachsagen können. Man muß daher objektiv und subjektiv zwischen abstrakter und konkreter Gefährdung unterscheiden. Es wird aber bestritten, daß eine solche Unterscheidung überhaupt möglich sei. Wenn man auf den Grad der Wahrscheinlichkeit abstellt, ist das wohl auch zutreffend. Fragt man aber, ob ex ante betrachtet ein individualisierbares Rechtsgut gefährdet war, dann läßt sich doch wohl sinnvoll zwischen abstrakter und konkreter Gefährdung unterscheiden. So begründet der überholende Kraftfahrer eine Gefahr für den Überholten und für den Gegenverkehr. Nur das Bewußtsein einer derart individualisierten Gefahr genügt für die Annahme bewußter Gefährdung.

Schließlich wird die Unterscheidung zwischen bewußter und unbewußter Fahrlässigkeit auch unter dem Gesichtspunkt der Vorwerfbarkeit als verfehlt bezeichnet⁴⁸. Gerade derjenige, der sich keine Gedanken über die Gefährlichkeit seines Tuns gemacht habe, könne sich objektiv und subjektiv schwer vergehen. Man beruft sich dafür auf einen Ausspruch von *Fouché*: „C'est plus qu'un crime, c'est une faute.“ Die Formulierung ist bestechend, die darin ausgedrückte Wertung aber unhaltbar, denn sie beruht auf einem elitären Standpunkt. Sie besagt nämlich im Kern: Dummheit ist ein Verbrechen, bewußte Gefährdung dagegen ein Kavaliersdelikt.

Richtig und wichtig ist freilich, daß bewußte Gefährdung noch keineswegs bewußte und erst recht nicht grobe Fahrlässigkeit bedeutet. Denn nicht schon die Gefährdung als solche, sondern erst die verbotene Gefährdung ist rechtswidrig und damit fahrlässig. Der operierende Arzt und der überholende Kraftfahrer haben gerade dann, wenn sie sorgfältig handeln, die Gefährlichkeit ihres Tuns vor Augen. Fahrlässig handeln sie nur, wenn sie den Bereich des erlaubten Risikos verlassen. Zur bewußten Gefährdung muß also die Sorgfaltsverletzung hinzutreten, damit bewußte Fahrlässigkeit angenommen werden kann. Zur groben Fahrlässigkeit wird die bewußte erst dann, wenn die Sorgfaltspflicht durch Übertretung einer typischen Gefahrschutznorm verletzt worden ist. Ich gehe sogar noch einen Schritt weiter, indem ich die grobe Fahrlässigkeit davon abhängig mache, daß die Gefahrschutznorm vorsätzlich übertreten ist. Praktisch liegt darin kaum mehr eine Verschär-

fung, weil man sich in der Regel einer Gefährdung gerade dann bewußt wird, wenn man wissentlich gegen eine Gefahrschutznorm verstößt. Aber erst aus diesem Verstoß ergibt sich der besondere Schuldvorwurf der groben Fahrlässigkeit, der dahin besteht, daß der Handelnde seiner eigenen Prognose, der Eintritt des Schadens sei unwahrscheinlich, vertraut, obwohl ihn die Norm zur Vorsicht gemahnt hat.

6. Zum Tatbestand der groben Fahrlässigkeit gehört schließlich nach heute ganz herrschender Auffassung die persönliche Vorwerfbarkeit. Das ist allerdings keineswegs selbstverständlich. Für die gewöhnliche Fahrlässigkeit gilt noch immer ein objektiver, wenn auch typisierender Maßstab⁴⁹. Er wird damit gerechtfertigt, daß es darauf ankomme, das Vertrauen der Verkehrsteilnehmer darauf zu schützen, daß überall ein gewisser Sorgfaltsstandard gewährleistet ist. Wenn bei der groben Fahrlässigkeit jedoch die Vorbeugung im Vordergrund steht, ist diese Begründung nicht mehr stichhaltig. Dann müssen jene Fälle ausgeschieden werden, in denen drohende Haftung als Motiv für höhere Sorgfalt nicht zum Tragen kommen kann, weil in der besonderen Handlungssituation und vor allem in der Individualität des Schädigers angelegte Umstände entgegenwirken. Jedenfalls für die grobe Fahrlässigkeit ist daher ein subjektiver, individualisierender Maßstab geboten. Zwar hatten schon das *Reichsgericht*⁵⁰ und 1953 auch der *BGH*⁵¹ die Berücksichtigung subjektiver Momente gefordert. Dennoch meinten etwa *Deutsch* und viele andere, grundsätzlich an einer objektiven Bestimmung der groben Fahrlässigkeit festhalten zu müssen⁵². Seit 1966 betont der *BGH* jedoch immer stärker, daß das Urteil der groben Fahrlässigkeit neben einem objektiven Sorgfaltsverstoß auf jeden Fall auch persönliche Vorwerfbarkeit voraussetze, und er hat sich damit sowohl bei den Instanzgerichten als auch im Schrifttum völlig durchgesetzt⁵³. Damit ist die Suche nach Entschuldigungsgründen aufgegeben, die den Vorwurf des groben Verschuldens mildern könnten. Praktisch verliert diese Voraussetzung jedoch weitgehend ihre Bedeutung, wenn man an den objektiven und subjektiven Tatbestand der Sorgfaltsverletzung so scharfe Anforderungen stellt, wie es hier geschieht. Dann können fast nur noch persönliche Defekte oder notstandsähnliche Situationen im Einzelfall zur Verneinung der Vorwerfbarkeit führen.

7. Insgesamt sind damit aber nun die Voraussetzungen an den objektiven und vor allem an den subjektiven Tatbestand der groben Fahrlässigkeit so hoch geschraubt, daß sich ernsthaft die Frage stellt, wie denn seine Voraussetzungen im Prozeß noch bewiesen werden sollen. Das gilt um so mehr, nachdem schon eine weit zurückhaltendere Subjektivierung den *BGH* veranlaßt hat, den früher üblichen Anscheinsbeweis für grobe Fahrlässigkeit für unzulässig zu erklären⁵⁴. In der Tat war der Anscheinsbeweis für grobe Fahrlässigkeit ein Monstrum, denn es geht ungeachtet der beschränkten Revisibilität um eine Rechtsfrage⁵⁵, die einem Beweis unmittelbar überhaupt nicht zugänglich ist. Es kommt noch hinzu, daß man sich auf den Anscheinsbeweis für grobe Fahrlässigkeit gerade in solchen Fällen zu berufen pflegte, die dafür denkbar ungeeignet waren, dann nämlich, wenn ein besonders krasser und dabei unerklärlicher Regelverstoß vorlag, z. B. wenn ein Kraftfahrer ohne ersichtliche Veranlassung von der Fahrbahn abkam. Gerade die augenscheinliche Motivlosigkeit solcher objektiv ganz eindeutigen Sorgfaltsverletzungen deutet auf ein

⁴⁷ *Horst Schröder* [Sauer-Festschrift (1949) S. 237 und in *Schönke-Schröder* § 59 Rn. 152] sowie *Schmidhäuser* GA 1957 S. 305 u. GA 1958 S. 161 machen geltend, eine bewußte Fahrlässigkeit könne nicht anerkannt werden; denn entweder komme der Täter, der die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung erkenne, zum Ergebnis, durch Vorsicht den Erfolg vermeiden zu können. Dann fehle ihm im Endstadium seiner Überlegungen das Bewußtsein der aktuellen Möglichkeit, den Tatbestand zu verwirklichen, es liege dann also unbewußte Fahrlässigkeit vor. Oder aber er entschieße sich zur Tat, obwohl das Bewußtsein bei ihm bestehen bleibe, sein Handeln könne ebenso einen günstigen wie ungünstigen Erfolg haben. Dann sei in Wahrheit *dolus eventualis* gegeben. — Was hier angeboten wird, läuft auf eine Erweiterung des Vorsatzbegriffs auf alle Fälle riskanten Handelns hinaus. Für die bewußte Fahrlässigkeit als Form vorsätzlicher Gefährdung dagegen *A. Kaufmann*, *Das Schuldprinzip*, S. 153 ff.

⁴⁸ Nachweise bei *B. Binavince*, *Die vier Momente der Fahrlässigkeitsdelikte* (1969), S. 141.

⁴⁹ Z. B. *BGH* 8, 141; *BGH* LM § 828 BGB Nr. 4.

⁵⁰ *RG* JW 1924, 1978 f.

⁵¹ *BGHZ* 10, 14, 17.

⁵² Fahrlässigkeit und erforderliche Sorgfalt, S. 152 ff.; ebenso *Soergel-Siebert-Schmidt*, BGB, 10. Aufl. 1967, § 277 Anm. 4; *Palandt* § 277 Anm. 2 bis zur 26. Aufl. 1967.

⁵³ *S. BGH* VersR 1967, 127; VersR 1967, 909 = VRS 33, 244; VersR 1968, 768; *OLG Stuttgart* VersR 1968, 953; *Sanden* VersR 1967, 1016; *Lohe* VersR 1968, 325 f.; *Palandt-Heinrichs* § 277 BGB Anm. 2.

⁵⁴ *BGH* VersR 1968, 668; VersR 1969, 77; dagegen *Egon Schneider*, *Der Anscheinsbeweis grober Fahrlässigkeit*, MDR 1971, 535 mit umfangreichen Nachweisen aus der Rechtsprechung; ferner *Guido Hagel*, *Der Anscheinsbeweis für grobe Fahrlässigkeit unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrsrechts*, VersR 1973, 796.

⁵⁵ So ausdrücklich *BGH* VersR 1969, 848.

momentanes Versagen der Anspannung, das trotz oft verheerender Folgen nicht als grobes Verschulden angesprochen werden kann.

Ganz ohne Vertypungen des Tatbestandes, insbesondere auch der subjektiven Seite der groben Fahrlässigkeit, kommt man jedoch nicht aus. Es müssen die typischen Fälle herausgefiltert werden, bei denen aus dem äußeren Hergang auf bewußte Gefährdung und vorsätzlichen Normverstoß geschlossen werden kann. Auch ein Anscheinsbeweis sollte jedenfalls insoweit nicht ausgeschlossen werden. Erst dadurch kann die hier versuchte Präzisierung der groben Fahrlässigkeit sich bewähren. Dafür zum Schluß noch ein paar Beispiele.

Wer sich nach Alkoholgenuß ans Steuer setzt, kann sich nicht damit verteidigen, er habe hinsichtlich des Fahrverbots unvorsätzlich und ohne Gefährdungsbewußtsein gehandelt⁵⁶. Das gleiche gilt etwa für Wenden auf der Autobahn⁵⁷ oder für eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, wenn sie über eine längere Strecke durchgehalten wird. Die wohl wichtigste Fallgruppe, bei der unbedenklich grobe Fahrlässigkeit angenommen werden kann, ist jedoch dadurch gekennzeichnet, daß der Handelnde besonders gewarnt worden ist^{57a}. So geschieht es sehr häufig, daß vor einem Arbeitsunfall der Unternehmer auf die Verletzung von Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen und zur Abhilfe aufgefordert worden ist⁵⁸. Hierher gehört aber auch der Fall, daß von dem umzäunten und verschlossenen Abstellplatz eines Kraftfahrzeughändlers kurz nacheinander zwei Diebstähle verübt wurden. Als auch diese Warnung den Händler nicht veranlaßte, die Fahrzeuge zu verschließen und die Schlüssel zu entfernen, versagte ihm die Versicherung bei einem dritten Diebstahl zu Recht die Kaskoentschädigung⁵⁹.

⁵⁶ Vgl. die Nachweise oben bei Anm. 27–29.

⁵⁷ OLG Nürnberg VersR 1963, 276.

^{57a} Auf dieser Linie liegt anscheinend auch das Urteil der BGH v. 5. 2. 1974, unten S. 547, das sich mit der Frage befaßt, ob das Einschlafen am Steuer als grobfahrlässige Herbeiführung eines Arbeitsunfalls i. S. des § 640 RVO anzusehen ist. Der BGH stellt darauf ab, ob der Kraftfahrer sich über Bedenken hinweggesetzt hat, die sich angesichts typischer Ursachen oder deutlicher Vorzeichen jedem aufdrängen mußten. Die Formulierung ist allerdings zweideutig. Sollte es danach genügen, daß sich die Bedenken zwar nicht aktuell aufgedrängt haben, aber den Umständen nach sich auf jeden Fall hätten aufdrängen müssen, so ließe das von dem hier vertretenen Standpunkt aus auf eine dem Anscheinsbeweis ähnliche Beweiserleichterung hinaus.

⁵⁸ OLG Stuttgart VersR 1969, 252. Schröfl, ZfS 1963, 339.

⁵⁹ OLG Nürnberg VersR 1971, 311; vgl. auch OLG Lüneburg VersR

Den Versicherungsschutz mußte auch der Fahrzeughalter verlieren, der trotz eines Hinweises durch den Fahrer die Bremsen nicht reparieren ließ⁶⁰. Als letztes Beispiel noch ein atypischer Fall, dessen Beurteilung aber nicht weniger klar ist: Grobfahrlässig handelten auch der Unternehmer und sein Betriebsleiter, die ihre Arbeiter zwar regelmäßig darauf hinwiesen, sich bei Dacharbeiten anzuseilen, die aber dennoch über einen längeren Zeitraum zusahen, wie die Leute ohne Sicherung auf Dächern arbeiteten⁶¹.

IV. Zusammenfassung:

Die Rechtsentwicklung hat es mit sich gebracht, daß die volle individuell-persönliche Haftung heute praktisch erst bei grober Fahrlässigkeit einsetzt. Zwischen Schädiger und Geschädigten ist für die wichtigsten Schadensfälle ein Kollektivvermögen getreten, das den Schaden ausgleicht und nur bei grobem Verschulden Regreß nimmt. Diese Mediatisierung der Haftung läßt sich dahin deuten, daß bei der persönlichen Haftung für grobes Verschulden der Präventionszweck im Vordergrund steht. Der Präventionszweck muß daher zur Leitlinie für eine Präzisierung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit werden. Es empfiehlt sich, für den objektiven Tatbestand der groben Fahrlässigkeit den Verstoß gegen typische Gefahrschutznormen zu fordern. Für Sondermaterien, etwa für die Haftung von Unternehmen und Organisationen, kommt ein schärferer Maßstab in Betracht. Im Subjektiven entspricht dem Präventionszweck am besten die Anknüpfung bei einer bewußten Gefährdung, die in einem vorsätzlichen Verstoß gegen die Verhaltensnorm ihren Ausdruck findet. Für die Praxis gilt es, nach typischen Fallgestaltungen zu suchen, die einen Anscheinsbeweis für diesen subjektiven Tatbestand begründen.

1962, 1054: Wer sein Fahrzeug verläßt, obwohl er auf Grund einer gerade bemerkten Entwendung der Kraftfahrzeugschlüssel und der Papiere mit einem unmittelbar bevorstehenden Diebstahl rechnen muß, setzt sich dem Vorwurf der groben Fahrlässigkeit aus, wenn das Zurückbleiben am Fahrzeug nach der Sachlage geboten und ohne weiteres möglich war.

⁶⁰ BGH VersR 1957, 386. Aber auch die bloße Dauer eines Sorgfaltsverstoßes kann die Vermutung für eine bewußte Gefährdung begründen (so Schröfl ZfS 1963, 339; Boller VersR 1967, 112). So hat der BGH zu Recht einem Kraftfahrzeughalter den Vorwurf grober Fahrlässigkeit gemacht, der einen laufend für den Transport schwerer Ladungen eingesetzten Lastzug zwei Jahre lang nicht zur Inspektion in eine geeignete Werkstatt brachte (VersR 1962, 79).

⁶¹ LG Ulm VersR 1965, 1172 mit abl. Anm. von Asanger VersR 1966, 954.