

Verkündet lt. Protokoll
am 27. Juni 1957 Fieser,
Justizangestellter als
Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle.

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Automechanikers Walter F. [REDACTED] in W. [REDACTED]
Bo. [REDACTED] (B. [REDACTED]), s. [REDACTED] du G. [REDACTED] B. [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den T. [REDACTED] Ü. [REDACTED] - V. [REDACTED] E. [REDACTED] e.V., vertre-
ten durch die Geschäftsführer Dr. L. [REDACTED] und Dr. Ing. K. [REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 27. Juni 1957 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Prof. Dr. Geiger sowie der Bundes-
richter Dr. Weber, Dr. Kreft, Dr. Arndt und Dr. Wolany

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Hamm vom
26. Januar 1956 wird zurückgewiesen.

Der Kläger hat die Kosten des Revisionsverfahrens
zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger, ein deutscher Staatsangehöriger, der in B [REDACTED] eine Reparaturwerkstätte betreibt, beabsichtigte in Deutschland den Führerschein für ein Kraftfahrzeug der Klasse 2 zu erwerben. Er wandte sich an den Fahrlehrer La [REDACTED] in H [REDACTED] mit der Bitte, ihm für die Führerschein-Prüfung ein Fahrzeug zu besorgen. La [REDACTED] stellte einen Lastkraftwagen (LKW), Marke Ford, mit einem typenmäßigen Eigengewicht von 2 685 kg zur Verfügung, das durch Aufbau eines Kranes auf 3 600 kg erhöht worden war. La [REDACTED] hatte sich den LKW von der Fahrschule Sch [REDACTED] in H [REDACTED] ausgeliehen.

Als der Kläger am 9. September 1954 zur Prüfung erschien, lehnte der amtlich anerkannte Sachverständige für Kraftfahrzeugverkehr, Dipl. Ing. N [REDACTED], ein Angestellter des Beklagten, die Abnahme der Prüfung zur Erlangung der Fahrerlaubnis mit der Begründung ab, daß das zur Verfügung gestellte Fahrzeug wegen des festen Kranaufbaus für die Prüfung ungeeignet sei.

Drei Tage später legte der Kläger in H [REDACTED] auf einem LKW, Marke Magirus, mit einem typenmäßigen Eigengewicht von 3 480 kg unbeanstandet die Prüfung ab.

Der Kläger vertritt die Ansicht, die Abnahme der Prüfung auf dem von ihm zuerst gestellten Ford-Fahrzeug sei von dem Sachverständigen zu Unrecht abgelehnt worden. Mit einem Leergewicht von über 3,5 t entspreche der Ford-LKW den gesetzlichen Vorschriften für Fahrzeuge der Klasse 2

.. 3 ..

(§ 5 StVZO) und müsse deshalb nach § 11 StVZO auch als geeignet zur Abnahme von Fahrprüfungen anerkannt werden. Der Sachverständige habe aber auf ausdrückliche Anweisung des Beklagten den Ford-LKW zurückgewiesen und dadurch als Beamter eine ihm dem Kläger gegenüber obliegende Amtspflicht schuldhaft verletzt. Der Beklagte sei daher gemäß § 839 BGB, Art 34 GrundG zum Schadensersatz verpflichtet.

Der Kläger verlangt von dem Beklagten Ersatz des Schadens, der ihm durch den verlängerten Aufenthalt in Deutschland und durch das Mieten eines anderen Fahrzeugs in Höhe von 60 DM entstanden sei. Er hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 60 DM zu verurteilen.

Der Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Er hat die Zuständigkeit des Landgerichts bestritten und zur Sache geltend gemacht, das Ford-Fahrzeug sei nach dem seinerzeit im Einvernehmen mit dem damaligen Reichsverkehrsminister herausgegebenen Merkblatt Kr 27 des Verbandes der Technischen Überwachungs-Vereine vom Mai 1938 zur Abnahme von Führerscheinquellenprüfungen der Klasse 2 ungeeignet und abzulehnen gewesen. Von der Gültigkeit des Merkblattes gehe auch heute noch der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aus (vgl sein Schreiben vom 4. November 1954). Nach diesem Merkblatt seien Fahrzeuge, deren Gewicht durch feste Einbauten erhöht worden sei, nur dann als Prüfungsfahrzeuge der Klasse 2 anzuerkennen, wenn der Einbau nicht mehr als 10 % des Eigengewichts ausmache. Bei dem Ford-LKW habe die künstliche Erhöhung des Eigengewichts mehr als 10 % betragen. Den Fahrlehrern La [REDACTED] und Sch [REDACTED] sei auch bekannt gewesen, daß der beanstandete Ford-LKW ab 1. August 1954 als Schulwagen nicht mehr anerkannt werden würde.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers blieb ohne Erfolg. Mit der Revision verfolgt er seinen Klaganspruch weiter. Der Beklagte bittet, in erster Linie die Revision als unzulässig zu verwerfen, weil kein Fall des § 547 Abs 1 Nr 2 ZPO vorliege, hilfsweise sie als unbegründet zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Da die Revisionssumme nicht erreicht wird und die Revision nicht zugelassen worden ist, kann das angefochtene Urteil nur daraufhin überprüft werden, ob die Verneinung eines Amtshaftungsanspruches zu Recht erfolgt ist. Insoweit ist die Revision statthaft. Der Kläger trägt einen Sachverhalt vor, der nach seiner Behauptung die Übertragung einer staatlichen Hoheitsaufgabe auf den Beklagten und seinen Sachverständigen in sich schließt. Die Frage, ob dem Sachverständigen amtliche Befugnisse übertragen sind, ob sich seine Tätigkeit als Amtshandlung darstellt, ist Gegenstand des Streites der Parteien. Deshalb ist die Statthaftigkeit der Revision zu bejahen (§ 547 Abs 1 Nr 2 ZPO, § 71 Abs 2 Nr 2 ZPO).

2. Das Berufungsgericht geht, wie das Landgericht, davon aus, daß ein amtlich anerkannter Sachverständiger bei der Abnahme von Führerscheinprüfungen gemäß §§ 10 ff StVZO in Ausübung hoheitlicher Gewalt tätig wird und daß ihm die Pflicht zur gewissenhaften Amtsführung bei der Abnahme der Prüfung als Amtspflicht auch dem Prüfling gegenüber obliegt,

Ob bei einer schuldhaften Amtspflichtverletzung des Sachverständigen der beklagte Verein nach Art 34 GrundG zu haften hat, lassen beide Vorderrichter offen.

Das Landgericht führt aus, die Entscheidung, ob ein vom Prüfling gemäß § 11 StVZO bereitgestelltes Kraftfahrzeug als Prüfungsfahrzeug für die betreffende Klasse geeignet sei oder nicht, liege weitgehend im Ermessen des Sachverständigen. Hier habe der Sachverständige das gestellte Fahrzeug abgelehnt, weil das für die Klasse 2 vorgeschriebene Gewicht von über 3,5 to nur durch Einbau eines Krans erreicht worden sei und die Gewichtserhöhung das im Merkblatt Kr 27 vorgesehene zugelassene Maß (10 v.H. des Eigengewichts) überschritten habe. Zwar sei aus § 5 StVZO nicht zu entnehmen, ob ein Fahrzeug unter 3,5 to, dessen Gewicht durch Einbau auf über 3,5 to erhöht worden sei, als geeignetes Prüfungsfahrzeug für die Klasse 2 angesehen werden könne. Immerhin ergebe sich aber allein aus der vom Gesetz vorgenommenen Klasseneinteilung der Kraftfahrzeuge, daß eine solche Gewichtserhöhung nicht in unbeschränktem Maße zulässig sei. Es könne auf sich beruhen, ob das Merkblatt Kr 27 noch Gültigkeit gehabt habe. Jedenfalls sei aus dem vom Kläger überreichten Schreiben des Ministers für Wirtschaft und Verkehr vom 4. November 1954 zu entnehmen, daß sich die Sachverständigen im Bereich des Technischen Überwachungsvereins Essen heute wieder an dieses Merkblatt hielten. Wenn der Sachverständige nach der im Augenblick üblichen und in keiner Weise zu mißbilligenden Praxis verfahren sei, so könne von einem Ermessensmißbrauch oder sogar einem Willkürakt keine Rede sein. Somit habe der Sachverständige seine Amtspflicht nicht verletzt.

Das Berufungsgericht läßt offen, ob das Merkblatt Kr 27 durch die neuere Gesetzgebung überholt sei und deshalb nicht mehr beachtet werden dürfe. Jedenfalls könne es dem Sachverständigen nicht zum Verschulden angerechnet werden, wenn er sich nach diesem Merkblatt gerichtet habe. Der beklagte Verein habe seinen Sachverständigen mitgeteilt gehabt, daß das Merkblatt noch in Kraft sei. Überdies sei nicht von der Hand zu weisen, daß Fahrzeuge, die nur durch überschwere feste Einbauten auf ein Gewicht von mehr als 3,5 to gebracht worden seien, andere Fahreigenschaften aufweisen, als die üblichen schweren Lastkraftwagen. Man sei 1938 bei Abfassung des Merkblattes der Meinung gewesen, daß solche Gesichtspunkte genügten, um eine Ausnahmebehandlung derartiger Sonderfahrzeuge zu rechtfertigen. Es erscheine nicht abwegig, wenn man auch heute noch eine solche Ansicht vertrete. Wolle man die Frage aufwerfen, ob die im Merkblatt enthaltene Beschränkung allgemein gesetzwidrig sei, weil das Gesetz eine solche Beschränkungsbefugnis nicht enthalte, so könne eine etwa falsche Beantwortung dieser schwierigen Rechtsfrage dem beklagten Verein und dem Sachverständigen schon deshalb nicht zur Last gelegt werden, weil der Verkehrsminister sich noch am 4. November 1954 dahin geäußert habe, daß die Anweisungen im Merkblatt noch heute Gültigkeit hätten.

Die ständige Rechtsprechung des Senats geht dahin, daß einem Beamten im allgemeinen ein Schuldvorwurf nicht gemacht werden kann, wenn ein Kollegialgericht nach Prüfung der Sach- und Rechtslage sein Verhalten als objektiv rechtmäßig beurteilt hat. Das ist hier durch das Landgericht geschehen, welches objektiv eine Amtspflichtverletzung verneint. Hinzu kommt, worauf das Berufungsgericht mit Recht abgestellt hat,

daß der Verkehrsminister die Auffassung des beklagten Vereins und seiner Sachverständigen über die Fortgeltung des Merkblattes Kr 27 geteilt hat. Der Kläger hat demgegenüber geltend gemacht, dem Schreiben des Verkehrsministers sei keinerlei Bedeutung beizumessen, weil nur der Bundesminister für den Verkehr zuständig sei, Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrszulassungsordnung zu erlassen, nicht der Landesminister. Darauf kommt es hier aber nicht an. Entscheidend ist, daß dem beklagten Verein und seinen Sachverständigen keine weitergehende Rechtskenntnis abgefordert werden kann, als dem Minister, der den beklagten Verein mit der Einrichtung der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr beauftragt hat.

Die Revision meint, das Merkblatt Kr 27 sei durch die Tatsache überholt gewesen, daß seit Jahren ohne sachliche Bedenken anders verfahren worden sei und durch die Änderung im Wortlaut der Straßenverkehrszulassung, welche nur noch vom Leergewicht spreche, nicht mehr vom Eigengewicht. Auf die Frage, ob der Unterschied des Wortlautes dazu nötigt, das Merkblatt als objektiv nicht mehr gültig anzusehen, kommt es aber entscheidend nicht an, weil die Befolgung des Merkblattes vom Landgericht als objektiv nicht rechtswidrig angesehen worden ist, sodaß angesichts dieser Entscheidung, wie ausgeführt, dem Kläger ein Schuldvorwurf nicht gemacht werden kann.

Wenn die Revision schließlich geltend macht, daß gerade der Fordwagen Sch[REDACTED] mit dem Kran Aufbau jahrelang als Prüfungsfahrzeug zugelassen worden sei, so war das nach dem Vortrag der Beklagten unter Außersichtlassung des Merk-

7^u

blattes nur deshalb in der Nachkriegszeit vorübergehend geschehen, weil geeignete Prüfungsfahrzeuge fehlten. Vom Kläger unbestritten hat der Beklagte unter Vorlegung eines Schreibens der Firma Sch[REDACTED] vom 4. August 1954 aber auch vorgetragen, daß Sch[REDACTED] der Eigentümer des Fordwagens und La[REDACTED], der dem Kläger den Wagen vermittelt hatte, davon unterrichtet waren, daß dieser Wagen nur noch bis zum 1. August 1954 als Prüfungsfahrzeug Verwendung finden könne. Aus der vorübergehenden .. zeitbedingten .. Nichtanwendung des Merkblattes kann der Kläger nicht herleiten, daß dessen Wiederbefolgung nach Normalisierung der Verhältnisse schuldhaft amtspflichtwidrig gewesen sei.

Fehlt es an einem Verschulden des beklagten Vereins und seiner Sachverständigen, dann ist die Klage mit Recht abgewiesen worden. Die Revision ist deshalb zurückzuweisen, ohne daß die objektive Rechtslage und die Frage erörtert zu werden braucht, ob dem beklagten Verein und seinen Sachverständigen Amtspflichten gegenüber den Prüflingen im Sinne des § 839 BGB obliegen und ob der Verein nach Art 34 GrundG für deren etwaige schuldhafte Verletzung einzustehen hat.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Geiger

Dr. Arndt

Dr. Weber

Wolany

Dr. Kreft