

Lehmann

25

Für das Nachschlagewerk

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: VVG §§ 71, 158 h; BGB § 823 Abs 2

Rechtssatz: Die Bestimmungen der §§ 71, 158 h VVG über die Anzeigepflicht stellen kein den Schutz des geschädigten Dritten bezweckendes Gesetz im Sinne des § 823 Abs 2 BGB dar.

Aktenzeichen: III ZR 90/52

Urt. des BGH. v. 28.5.1953

OLG Celle

III ZR 90/52

Verkündet am 28. Mai 1953
Fieser, Just. Angest. als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Landkreises Gifhorn, vertreten durch den Kreistag,

Beklagten, Berufungsklägers, Beru-
fungsbeklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma Ka [REDACTED] & K [REDACTED], Kraftwagenspedition in R [REDACTED]-
[REDACTED] H [REDACTED], Ha [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägerin, Berufungsbeklagte, Beru-
fungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

..

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 28. Mai 1953 unter Mitwirkung des Se-
natspräsidenten Prof. Dr. Geiger und der Bundesrichter
Dr. Pagendarm, Rietschel, Dr. Weber und Dr. Kreft

für Recht erkannt:

Die Revision des beklagten Landkreises gegen das
Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Celle vom 23. Januar 1952 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem beklagten Land-
kreis auferlegt.

Von Rechts wegen

25

- 2 -

Tatbestand:

Am 14. Dezember 1948 erlitt ein Lastzug (Motorwagen und zwei Anhänger) der Klägerin auf der Reichsstraße 6 zwischen Nienburg und Hannover einen Unfall, bei dem erheblicher Sachschaden entstand; der Motorwagen und ein Anhänger des Lastzuges stürzten die Straßenböschung hinunter und kippten um, während der zweite Anhänger auf der Böschung stehen blieb. Nach der Behauptung der Klägerin trifft die Schuld an dem Unfall den Fuhrunternehmer Ra■■■■, der mit seinem Lastwagen ihren, der Klägerin, Lastzug überholt habe, jedoch angesichts entgegenkommender Fahrzeuge zu früh wieder nach rechts eingebogen sei und dabei den Motorwagen ihres Lastzuges erfaßt und nach rechts in die Straßenböschung gezogen habe. Ra■■■■, der durch rechtskräftigen Strafbefehl des Amtsgerichts Nienburg zu einer Geldstrafe von 70 DM verurteilt worden ist, war nicht gegen Haftpflicht versichert und ist nach der Behauptung der Klägerin vermögenslos.

Mit der Begründung, daß die Beamten des Beklagten bei der Zulassung des Ra■■■■'schen Lastwagens im Jahre 1945 und bei der späteren wiederholten Ausgabe neuer Kennzeichen pflichtwidrig das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nicht geprüft hätten, nimmt die Klägerin den Beklagten auf Schadensersatz in Anspruch. Sie hat vor dem Landgericht beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 15.000 DM nebst Zinsen zu verurteilen und festzustellen, daß der Beklagte auch zum Ersatz des weiteren aus dem Unfall entstandenen und noch entstehenden Schadens verpflichtet sei.

[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos

Über 200 Gesetze

Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

Der Beklagte, der um Abweisung der Klage gebeten hat, hat folgendes geltend gemacht: Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden seien zu der hier maßgeblichen Zeit staatliche Behörden gewesen, so daß ihn, den Beklagten, keine Ersatzpflicht treffe. Im übrigen liege auch eine schuldhafte Amtspflichtverletzung nicht vor. Zudem habe Ra. den Unfall nicht verschuldet, zumindest treffe ihn nicht die alleinige Schuld. Ferner habe die Klägerin nicht dargetan, daß sie auf andere Weise keinen Ersatz zu erlangen vermöge. Schließlich hat der Beklagte auch die Behauptungen der Klägerin über die Höhe des Schadens bestritten.

Das Landgericht hat den Feststellungsanspruch und den Zahlungsanspruch in Höhe von 5.000 DM abgewiesen. Im übrigen hat es den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die teilweise Abweisung der Klage hat es damit begründet, daß die Mindesthaftsumme, mit der Ra. bei Abschluß einer Haftpflichtversicherung habe versichert sein müssen, 10.000 DM betrage, so daß durch das Unterbleiben der Versicherung ein höherer Schaden nicht entstanden sei.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Berufung eingelegt, die Klägerin jedoch nur wegen der teilweisen Abweisung ihres Zahlungsanspruchs. Insoweit hat sie darauf hingewiesen, daß die Mindesthaftsumme für Sachschäden bei Haftpflichtversicherungen nach neueren Anordnungen auf 15.000 DM erhöht worden sei. Der Beklagte hat insbesondere noch geltend gemacht, daß, wenn überhaupt ein Verschulden Ra. an dem Unfall anzunehmen sei, außer Ra. selbst

auch die Volksbank W[REDACTED] für den Schaden der Klägerin einzustehen habe. Dieser sei der Lastwagen Ra[REDACTED] zur Sicherung übereignet gewesen und sie habe deshalb einmal in ihrer Eigenschaft als Halter des Lastwagens und zum anderen deswegen für den Schaden aufzukommen, weil sie vor einer Weiterbenutzung des Wagens durch Ra[REDACTED] für die Versicherung des Fahrzeuges habe sorgen müssen und weil sie ferner nicht gemäß § 27 der Straßenverkehrszulassungsordnung einen neuen Kraftfahrzeugbrief beantragt habe. Würde sie letzteres getan haben, würde sie die Haftpflichtversicherung nachzuweisen gehabt haben.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen und auf die Berufung der Klägerin deren Zahlungsanspruch in vollem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision verfolgt der Beklagte seinen Antrag auf Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I.

Zur Frage der Sachbefugnis (Passivlegitimation) des Beklagten hat das Berufungsgericht folgendes ausgeführt: Soweit Amtspflichtverletzungen bei der Erstzulassung des Ra[REDACTED]schen Lastwagens im Jahre 1945 und bei der Neuзу-

teilung eines Kennzeichens für diesen Wagen im Frühjahr 1946 in Frage stünden, sei eine Passivlegitimation des Beklagten nicht gegeben. Insoweit habe nämlich der zuständige Fahrbereitschaftsleiter gehandelt, der nach seiner Rechtsstellung zwar eine gewisse Zwitterstellung eingenommen habe, dessen Funktionen jedoch als rein staatliche zu kennzeichnen seien, so daß Haftungsträger für etwaige Amtspflichtverletzungen des Fahrbereitschaftsleiters nicht der Kreis, sondern das Land sei. Eine Änderung der Rechtslage sei jedoch im Jahre 1946 eingetreten, als an die Stelle der Fahrbereitschaftsleiter die Straßenverkehrsämter - SVÄ - getreten seien. Aus dem für die Bildung der SVÄ maßgeblichen Runderlaß Nr 38/46 des Vorsitzenden des Gebietsrates Niedersachsen, Straßenbau- und Verkehrsdirektion, vom 1. Juli 1946 - SVD 1. Tgb Nr 416/46 - in Verbindung mit der zur Behebung von Zweifeln und Mißverständnissen hinsichtlich der Stellung der SVÄ erlassenen Verfügung des Niedersächsischen Ministers für Verkehr vom 11. Februar 1947 - Abt I Tgb Nr 8/47 - ergebe sich, daß die Straßenverkehrsämter Dienststellen der Kreisverwaltung und mit der Wahrnehmung staatlicher Auftragsangelegenheiten befaßt seien. Demzufolge habe für Amtspflichtverletzungen der bei den Straßenverkehrsämtern tätigen Beamten und Angestellten der Kreis zu haften.

In der Frage der Haftung für Amtspflichtverletzungen der früheren Fahrbereitschaftsleiter hat der Senat in BGHZ 6, 215 ff dahin entschieden, daß für Amtspflichtverletzungen, die ein im Januar 1946 im Anstellungsverhältnis bei einer Kreisverwaltung im früheren preußischen Gebiet tätiger Fahrbereitschaftsleiter begangen hat, der

Landkreis hafte. Auf diese Frage kommt es jedoch hier nicht entscheidend an. Denn die Passivlegitimation des Beklagten für den mit der Klage geltend gemachten Anspruch würde hier auch dann zu bejahen sein, wenn man mit dem Berufungsgericht eine Haftung des Beklagten für Amtspflichtverletzungen der Fahrbereitschaftsleiter verneint.

Das Berufungsgericht ist mit Recht davon ausgegangen, daß die im Jahre 1946 im Gebiet des Landes Niedersachsen gebildeten SVÄ Dienststellen der Kreisverwaltungen waren und als solche staatliche Auftragsangelegenheiten wahrzunehmen hatten. Denn in dem erwähnten Erlaß Nr 38/46 wird ausdrücklich bestätigt, daß die Straßenverkehrsämter Teile der unteren Verwaltungsbehörden sind und dienstaufsichtlich den Oberkreis- bzw. Oberstadtdirektoren persönlich unterstehen; die erforderlichen Arbeitskräfte werden dem SVA vom Oberkreis- bzw. Oberstadtdirektor nach Weisung der Straßenbau- und Verkehrsdirektion (SVD) zur Verfügung gestellt und von ihm eingestellt; das Straßenverkehrsamt zeichnet: "Der Oberkreisdirektor (bzw.: Oberstadtdirektor) - Straßenverkehrsamt"; die Amtsleiter der SVÄ sind allein den Oberkreis- bzw. Oberstadtdirektoren gegenüber verantwortlich und diese allein tragen die Verantwortung gegenüber den höheren staatlichen Verkehrsbehörden. So- nach kann nicht zweifelhaft sein, daß die SVÄ ihre - staatlichen - Aufgaben nicht als staatliche Behörden, sondern als Teil der Kommunalbehörden wahrnehmen. Diese Auffassung wird - worauf das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang zutreffend hinweist - durch die erste Ausführungsanweisung zum Gesetz zur vorläufigen Regelung ei-

niger Punkte des Selbstverwaltungsrechts vom 28. Mai 1947 (ABl Nds 1947, 128) bestätigt, in deren Anlage B unter Ziff 8 die "Angelegenheiten des Kraft- und Straßenverkehrs" ausdrücklich unter den Auftragsangelegenheiten der Selbstverwaltungskörperschaften aufgezählt sind. Ebenso wird in dem vom Berufungsgericht gleichfalls zutreffend herangezogenen Erlaß des Niedersächsischen Ministerpräsidenten vom 14. Oktober 1947 (ABl Nds 1947, 201) bestätigt, daß "die bisher in den Kreisen von der staatlichen landrätlichen Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben auf die Kreis-kommunalverwaltungen übergegangen sind".

Ist sonach davon auszugehen, daß die SVÄ als Dienststellen der kommunalen Kreisverwaltungen staatliche Auftragsangelegenheiten wahrnahmen, dann ergibt sich daraus, daß die Kreise für Amtspflichtverletzungen der Angehörigen der SVÄ einzustehen haben. Denn nach der vom Senat in BGHZ 2, 350 und 6, 215 /217 vertretenen Auffassung, von der abzuweichen keine Veranlassung besteht, haftet für Amtspflichtverletzungen, die bei der Wahrnehmung staatlicher Auftragsangelegenheiten vorgekommen sind, die Anstellungskörperschaft und zwar nicht nur bei Amtspflichtverletzungen seitens der Beamten im beamtenrechtlichen Sinne, sondern auch bei Amtspflichtverletzungen seitens der Angestellten, die lediglich im haftungsrechtlichen Sinne zu den Beamten zählen. Im vorliegenden Fall hat mithin der Beklagte für etwaige Amtspflichtverletzungen von Angehörigen seines SVA einzustehen, ungeachtet dessen, daß die in Betracht kommenden Bediensteten nach dem unstreitigen Sachverhalt keine Beamten im Sinne des Beamtenrechts waren, sondern lediglich in einem Anstellungsverhältnis standen.

Die Übernahme der früher von den staatlichen landrätlichen Verwaltungen wahrgenommenen Aufgaben auf die Kreiskommunalverwaltungen hat sich in Niedersachsen nicht einheitlich und vielfach ohne Zugrundelegung eines bestimmten Zeitpunktes vollzogen. Der Niedersächsische Ministerpräsident hat deshalb in dem oben erwähnten Erlass vom 14. Oktober 1947 als allgemeinen Stichtag für den Aufgabenübergang auf die Kreise nachträglich den 1. April 1946 bestimmt. Es liegt nahe, diesen Zeitpunkt auch für die Frage der Haftung für Amtspflichtverletzungen der Angehörigen der SVÄ entscheidend sein zu lassen, wenn man nicht mit BGHZ 6, 215 ff die Haftung der Kreise bereits für die Zeit vor diesem Stichtag bejahen will. Das Berufungsgericht hat die Frage, von wann an die Haftung der Kreise anzunehmen ist, offen gelassen. Es bedarf dazu auch keiner abschließenden Stellungnahme, da der beklagte Kreis für die in Rede stehenden Amtspflichtverletzungen spätestens seit dem Herbst 1946, als nach den Feststellungen des Berufungsgerichts das SVA des Beklagten unter diesem Namen in Erscheinung trat, einzustehen hat und für die Zeit zwischen dem 1. April 1946 und Herbst 1946 keine Amtspflichtverletzungen von der Klägerin behauptet werden.

II.

Das Berufungsgericht hat mit Recht eine Amtspflichtverletzung der Bediensteten des SVA des Beklagten bei der auf Grund der am 31. März 1947 in Kraft getretenen Bekanntmachung der Militärregierung über die Registrierung und Besteuerung von deutschen Kraftfahrzeugen (ABl MilReg

S 638) erfolgten Zuteilung eines neuen Registrierungskennzeichens für den Ra[REDACTED]schen Lastwagen angenommen. In dieser Bekanntmachung war unter Ziff 2 c ausdrücklich bestimmt, daß mit den Anträgen auf Zuteilung der neuen Kennzeichen die nach den deutschen Bestimmungen erforderlichen Versicherungspolice vorzulegen waren. Unstreitig ist jedoch mit dem Antrag auf Erteilung eines neuen Kennzeichens für den Ra[REDACTED]schen Kraftwagen eine Police über den Abschluß einer Haftpflichtversicherung, zu dem der Halter eines jeden Kraftfahrzeuges gemäß Art I § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 7. November 1939 (RGBl I, 2223) verpflichtet ist, nicht vorgelegt und das neue Kennzeichen ist trotzdem für den Wagen zugeteilt worden. Dadurch haben die beteiligten Beamten bzw. Angestellten des SVA des Beklagten gegen eine ihnen obliegende Amtspflicht verstoßen. Bei der Amtspflicht, die hier verletzt worden ist, handelt es sich auch um eine solche, die dem SVA der Klägerin gegenüber oblag. Denn die Pflicht, vor der Erteilung neuer Kennzeichen das Vorliegen einer Haftpflichtversicherung zu prüfen, war den SVÄ im Interesse aller, denen der Nichtabschluß einer solchen Versicherung Nachteile bringen konnte, auferlegt.

Wenn der Beklagte zu der Frage des Verschuldens seines Personals vorträgt, es sei eine Police über eine Rechtsschutzsicherung vorgelegt, die irrtümlich für eine Haftpflichtversicherung gehalten worden sei, so ist dem Berufungsgericht auch darin beizupflichten, daß diese Einlassung des Beklagten ein Verschulden seiner Bediensteten nicht auszuräumen vermag, da diesen der angebliche Irr-

tum nicht hätte unterlaufen dürfen und bei einer pflichtgemäßen Prüfung der vorgelegten Police auch nicht unterlaufen wäre.

Soweit mithin der Klägerin dadurch ein Schaden entstanden ist, daß vor der Ausgabe eines neuen Kennzeichens auf Grund der erwähnten Bekanntmachung das Bestehen einer Haftpflichtversicherung für den Ra[REDACTED]'schen Wagen nicht geprüft worden ist, hat der Beklagte für diesen Schaden, sofern keine anderweite Möglichkeit der Schadloshaltung für die Klägerin besteht, aufzukommen, ohne daß es noch darauf ankäme, ob der Beklagte auch für die Amtspflichtverletzungen, die bei der Zulassung des Ra[REDACTED]'schen Lastwagens im Herbst 1945 und der Ausgabe neuer Benutzungsbescheinigungen im Frühjahr 1946 vorgekommen sein mögen, einzustehen haben würde oder nicht.

III.

Daß der Klägerin infolge der hier in Rede stehenden Amtspflichtverletzung ein Schaden entstanden ist, hat das Berufungsgericht ebenfalls mit Recht bejaht.

1. Zu dem Unfallhergang hat das Berufungsgericht folgendes festgestellt: Der Lastzug der Klägerin fuhr mit mäßiger Geschwindigkeit ordnungsmäßig scharf auf der rechten Seite seiner Fahrbahn. Ra[REDACTED] versuchte, ihn mit seinem Lastwagen zu überholen, obwohl ihm der von dem Zeugen Kr[REDACTED]-Sch[REDACTED] gelenkte und hinter diesem ein weiterer Personenkraftwagen entgegenkam. Obwohl der genannte Zeuge seinen Wagen abbremste und sogar anhielt, konnte Ra[REDACTED] einen

Zusammenstoß mit ihm nur noch dadurch vermeiden, daß er vorzeitig scharf wieder nach rechts hinüberfuhr. Dabei streifte er den erst teilweise überholten Lastzug der Klägerin und riß ihn in die Böschung.

Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Berufungsgericht mit Recht die alleinige Schuld an dem Unfall dem Zeugen Ra [REDACTED] zugemessen. Angesichts der ihm entgegenkommenden Fahrzeuge hätte Ra [REDACTED] den Lastzug der Klägerin nicht zu überholen versuchen dürfen. Ein Mitverschulden des Zeugen I [REDACTED], der den Lastzug der Klägerin steuerte, ist nicht ersichtlich. Daß er, wie der Beklagte behauptet hatte, während des Überholungsmanövers seine Geschwindigkeit erhöht habe, ist vom Berufungsgericht nicht festgestellt. Wenn der Beklagte ein Mitverschulden auch darin sehen will, daß I [REDACTED] die Geschwindigkeit des Lastzuges nicht ermäßigt habe, so ist das verfehlt. Wenn überhaupt, so kann der Fahrer eines Kraftfahrzeuges, das von einem anderen überholt werden soll, nur unter ganz besonderen Umständen für verpflichtet gehalten werden, seine bei Beginn des Überholungsmanövers innegehaltene Geschwindigkeit während desselben zu ermäßigen. Vielmehr ist grundsätzlich davon auszugehen, daß ein Kraftfahrer nur dann zum Überholen ansetzen darf, wenn er mit Sicherheit annehmen kann, daß er unter gleichbleibenden Verhältnissen und damit auch bei gleichbleibender Geschwindigkeit des zu überholenden Fahrzeuges den Überholungsvorgang ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beenden können. Hier kommt hinzu, daß I [REDACTED] annehmen durfte, Ra [REDACTED] werde angesichts der entgegenkommenden Fahrzeuge von dem Versuch, ihn zu überholen, Abstand nehmen und zurückbleiben. Konnte er das

aber annehmen, dann kam für ihn eine Verringerung seiner Geschwindigkeit wenigstens zunächst schon deswegen nicht in Betracht, weil er es damit dem Ra [REDACTED] erschwerte, wenn nicht gar unmöglich gemacht haben würde, die linke Fahrbahnseite dadurch, daß er zurückblieb und sich wieder nach rechts hinter den Lastzug der Klägerin setzte, wieder freizumachen. Zwar durfte I [REDACTED], als er merkte, daß Ra [REDACTED] von seinem Überholungsversuch nicht Abstand nehmen, sondern das Überholungsmanöver trotz der entgegenkommenden Fahrzeuge durchführen würde, nicht ohne Rücksicht auf die dadurch gegebene verkehrsmäßige Situation seine Geschwindigkeit beibehalten, sondern er mußte dieser Verkehrslage Rechnung tragen und, wenn dies zur Vermeidung des Zusammenstoßes notwendig war, nunmehr seine Geschwindigkeit herabsetzen. Der Augenblick, von dem an er hiernach zum Bremsen verpflichtet war, mag etwa der gewesen sein, als Ra [REDACTED] mit dem Führerhaus seines Fahrzeugs auf der Höhe seines, I [REDACTED], Führerhauses angelangt war, weil I [REDACTED] von diesem Zeitpunkt an nicht mehr damit rechnen konnte, daß Ra [REDACTED] von seinem Überholungsversuch absehen und zurückbleiben würde. Dieser Augenblick lag jedoch - wie daraus erhellt, daß der Lastzug der Klägerin bereits von dem Motorwagen des Ra [REDACTED]-schen Fahrzeugs erfaßt wurde - so kurze Zeit vor dem Zusammenstoß, daß man I [REDACTED] angesichts der ihm zuzubilligenden "Schrecksekunde" keinen Vorwurf daraus machen kann, daß er nicht doch noch gebremst hat. Auch muß es als ausgeschlossen erscheinen, daß durch einen solchen im allerletzten Augenblick unternommenen Bremsversuch überhaupt der Zusammenstoß hätte vermieden werden können.

Obwohl sonach ein Verschulden an dem Unfall ausschließlich den Zeugen Ra■■■■ trifft, hätte das Berufungsgericht - wie die Revision unter Bezugnahme auf BGHZ 6, 319 ff mit Recht geltend macht - die von der Klägerin zu vertretende Betriebsgefahr ihres Lastzuges in ihrer Ursächlichkeit für die Entstehung des Unfalls würdigen und eine Abwägung der Verursachung im Rahmen des § 17 Abs 1 Satz 2 KrfzG vornehmen müssen. Einer Aufhebung des Berufungsurteils aus diesem Grunde bedarf es jedoch nicht, da die vom Berufungsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen dem Revisionsgericht ermöglichen, die Abwägung seinerseits vorzunehmen: Nach dem Sachverhalt, wie er vom Berufungsgericht festgestellt worden ist, ist die wesentliche Unfallursache von dem Ra■■■■'schen Lastwagen ausgegangen, der bei dem vorzeitigen Hinüberfahren nach rechts den Lastzug der Klägerin gestreift und auf die Böschung gerissen hat. Die von einem Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr ist während des Überholens infolge der hohen Geschwindigkeit und der notwendigen Links- und späteren Rechtswendung gesteigert (RG in DAR 1933, 105 und in VAE 1941, 33; Müller, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl, Anm C II c zu § 17 KrfzG). Dem entsprechend war auch hier die von dem Ra■■■■'schen Lastwagen ausgehende Betriebsgefahr bei dem Überholungsvorgang wegen der höheren Geschwindigkeit und des Fahrens auf der grundsätzlich dem Gegenverkehr vorbehaltenen linken Straßenseite erheblich größer als die Betriebsgefahr, die von dem Lastzug der Klägerin ausging, der mit mäßiger Geschwindigkeit scharf auf der rechten Seite seiner Fahrbahn fuhr. Die allgemeine Betriebsgefahr des Lastzuges der Klägerin war in der konkreten Situation im Gegensatz zu der des

Ra[REDACTED]schen Lastwagens nicht irgendwie vergrößert und sie tritt gegenüber der gesteigerten Betriebsgefahr des Ra[REDACTED]schen Wagens und gegenüber dem alleinigen Verschulden des Zeugen Ra[REDACTED] in ihrer Ursächlichkeit für den Unfall so sehr in den Hintergrund, daß sie bei der Abwägung der Unfallursachen für die Frage der Haftung außer Betracht zu bleiben hat und mithin eine teilweise Haftung der Klägerin selbst für den ihr entstandenen Schaden zu verneinen ist.

2. Der Beklagte hat weiter geltend gemacht, daß, falls Ra[REDACTED] eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hätte, gemäß §§ 71, 158 h des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) der Versicherungsschutz entfallen wäre, da die Übereignung des Lastkraftwagens von Ra[REDACTED] an die Volksbank W[REDACTED] der Versicherungsgesellschaft nicht angezeigt worden wäre. Dieser Einlassung ist das Berufungsgericht mit Recht durch den Hinweis auf die Bestimmung des durch das Pflichtversicherungsgesetz vom 7. November 1939 eingefügten § 158 c VVG begegnet, nach der die Verpflichtung des Versicherers, falls er dem Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung befreit ist, gleichwohl in Ansehung des geschädigten Dritten bestehen bleibt. Es bedarf deshalb hier keiner Stellungnahme dazu, ob überhaupt eine derartige Anzeigepflicht bestand.

IV.

Das Berufungsgericht hat ferner mit Recht angenommen, daß für die Klägerin eine Möglichkeit, auf andere Weise Ersatz ihres Schadens zu erlangen, nicht gegeben ist.

1. Ra [REDACTED] selbst ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts vermögenslos und hat ein Einkommen von nur etwa 60 DM wöchentlich, so daß auch etwaige Vollstreckungsmaßnahmen gegen ihn keine Aussicht auf Erfolg versprechen und deshalb die Durchführung eines Prozesses und der Versuch der Zwangsvollstreckung gegen ihn von der Klägerin im Rahmen der Bestimmung des § 839 Abs 1 Satz 2 BGB nicht verlangt werden kann. Die Behauptung des Beklagten, daß die Klägerin Befriedigung wegen ihrer Ansprüche aus dem an die Volksbank W [REDACTED] sicherungshalber übereigneten Lastwagen hätte erlangen können, erledigt sich bereits mit dem Hinweis darauf, daß der Wert des Lastzuges den Betrag, den Ra [REDACTED] der Volksbank W [REDACTED] schuldete und zu dessen Sicherung der Wagen übereignet war, nicht überstieg, so daß auch etwaige Versuche der Klägerin, den Anspruch Ra [REDACTED] auf Rückübereignung zu pfänden und sich überweisen zu lassen oder sich sonstwie aus dem Lastzug zu befriedigen, zu keinem praktischen Erfolg geführt haben würden.

2. Auch gegen die Volksbank W [REDACTED] stehen der Klägerin Ersatzansprüche nicht zu.

a) Aus dem Kraftfahrzeuggesetz (§ 7) können Ansprüche gegen die Volksbank nicht hergeleitet werden, da sie nicht Halter des von Ra [REDACTED] gesteuerten Kraftwagens war. Zwar ist die Haltereigenschaft für den Sicherungseigentümer nicht allgemein und in jedem Falle zu verneinen. Es ist vielmehr auf die Besonderheiten des einzelnen Falles abzustellen. Wenn jedoch im Einzelfall infolge der Sicherungsübereignung in Behandlung, Wartung und Versorgung des Fahrzeugs eine Änderung nicht eingetreten ist und der Er-

werber ein eigenes wirtschaftliches Interesse an der Weiterbenutzung des Fahrzeugs durch den Übertragenden nicht hat, dann bleibt die Haltereigenschaft bei dem Übertragenden und geht auf den Erwerber nicht über (Müller, Straßenverkehrsrecht, 17. Aufl Anm B III a zu § 17 KrFzG; RGZ 141, 400 [404]). Die danach notwendigen Voraussetzungen für den Übergang der Haltereigenschaft auf den Sicherungseigentümer sind hier nicht gegeben. Denn hier hat sich in der Behandlung, Wartung und Versorgung des Wagens infolge der Sicherungsübereignung nichts geändert. Es bestand auch ein derartiges eigenes wirtschaftliches Interesse der Volksbank an der Weiterbenutzung des Lastwagens, das die Haltereigenschaft der Volksbank ausnahmsweise hätte begründen können, nicht. Ob Ra - wie der Beklagte behauptet - nach der Sicherungsübereignung die Fahrten mit dem Lastwagen nur zur Abdeckung des Debetsaldos bei der Volksbank durchgeführt hat, ist dabei ohne entscheidende Bedeutung. Gegenstand des Sicherungsübereignungsvertrages vom 7. Mai 1948 war jedenfalls der Lastwagen lediglich in seinem Substanzwert und es ist kein ausreichender Anhaltspunkt dafür vorhanden, daß die Volksbank außer der Sicherung ihrer Forderungen durch den Substanzwert des übereigneten Wagens noch ein darüber hinausgehendes wirtschaftliches Interesse daran gehabt habe, daß der Wagen durch Radeck weiterbenutzt wurde.

b) Da die Volksbank nicht Halter des Ra'schen Lastkraftwagens war, bestand für sie auch keine eigene Verpflichtung, für die Versicherung dieses Fahrzeugs gemäß § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes Sorge zu tragen.

Denn nach dieser Bestimmung ist lediglich der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet, für sich und den berechtigten Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Sach- und Personenschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

c) Im Ergebnis zutreffend hat das Berufungsgericht ferner einen Verstoß der Volksbank bzw. ihrer zuständigen Vertreter gegen § 5 des Pflichtversicherungsgesetzes verneint, der Gefängnis-, Haft- und Geldstrafen gegen denjenigen vorsieht, der vorsätzlich oder fahrlässig ein Fahrzeug im Sinne des § 1, für das ein Haftpflichtversicherungsschutz nach diesem Gesetz nicht besteht, auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gebraucht oder den Gebrauch eines solchen Fahrzeugs gestattet. Zwar kann der Auffassung des Berufungsgerichts nicht beigespflichtet werden, daß diese Strafvorschrift nur den Kreis derjenigen treffen wolle, die nach § 1 des genannten Gesetzes zur Haftpflichtversicherung verpflichtet seien. Gegen diese enge Auslegung der Bestimmung spricht bereits deren Wortlaut. Denn im Rahmen des § 1 ist lediglich der Kraftfahrzeughalter versicherungspflichtig und für den Gesetzgeber würde es deshalb, wenn er mit der Strafvorschrift des § 5 ebenfalls nur die nach § 1 verpflichteten Halter hätte treffen wollen, viel näher gelegen haben, die Strafandrohung in gleicher Weise einfach und eindeutig ausschließlich gegen den Halter zu richten. Daraus, daß er diese naheliegende Formulierung nicht gewählt hat, ergibt sich unter Berücksichtigung des Zweckes des Gesetzes - das, wie in der Einleitung zur amtlichen Begründung (DJ 1939, 1771 ff) ausdrücklich gesagt ist, einem erweiterten Schutz der Verkehrsoffer dient -

eindeutig, daß der Kreis der von der Strafvorschrift des § 5 Betroffenen über den der nach § 1 verpflichteten Kraftfahrzeughalter hinausgreift und beispielsweise auch den Mieter, Entleiher und Schwarzfahrer erfaßt. Ob auch der Sicherungseigentümer von der Strafvorschrift betroffen wird, läßt sich ebensowenig ganz allgemein und für alle Fälle entscheiden wie die Frage, ob der Sicherungseigentümer Halter des ihm zur Sicherung übereigneten Kraftfahrzeugs ist. Trifft letzteres zu und ist der Sicherungseigentümer gleichzeitig Halter, dann fällt er zweifellos auch in den Kreis derjenigen, gegen die sich die Strafvorschrift des § 5 des in Rede stehenden Gesetzes richtet. Im übrigen kann im Sinne dieser Bestimmung den Gebrauch eines Fahrzeugs nur derjenige gestatten, der auf dessen Ingebrauchnahme und die Art und Weise seiner Benutzung tatsächlich Einfluß zu nehmen vermag. Ob das auch bei demjenigen der Fall ist, dem der Halter und Eigentümer eines Kraftfahrzeugs das Eigentum im Wege der Sicherungsübereignung überträgt, ohne daß dieser seinen unmittelbaren Besitz aufgibt und ohne daß sich an dem bisherigen tatsächlichen Zustand etwas ändert, braucht hier nicht entschieden zu werden. Denn selbst wenn man in der in derartigen Fällen lediglich zur Schaffung eines Besitzmittlungsverhältnisses gemäß §§ 868, 930 BGB seitens des Erwerbers erfolgenden Gestattung des weiteren Gebrauchs des Fahrzeugs durch den bisherigen Eigentümer, ohne daß damit irgendeine tatsächliche Einflußnahme auf Art und Umfang des weiteren Gebrauchs des Fahrzeugs verbunden wäre, für sich allein bereits eine Gebrauchs-gestattung im Sinne des § 5 des Pflichtversicherungsgesetzes sehen wollte, würde hier ein Verstoß der Volksbank gegen die genannte Bestimmung nicht angenommen werden können.

Denn hier hat die Volksbank in dem Sicherungsübereignungsvertrag dem Ra[REDACTED] ausdrücklich die Verpflichtung auferlegt, das übereignete Fahrzeug nur zu benutzen, soweit eine ausreichende Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist; damit hat sie zum Ausdruck gebracht, daß sie die Benutzung des Fahrzeugs ohne Versicherungsschutz gegen Haftpflicht nicht gestatte. Ein Ersatzanspruch der Klägerin gemäß § 823 Abs 2 BGB in Verb mit § 5 des Pflichtversicherungsgesetzes ist sonach nicht gegeben.

d) Nach § 71 VVG muß bei der Veräußerung einer versicherten Sache dem Versicherer von dem Erwerber oder Veräußerer Anzeige gemacht werden und nach § 158 h VVG gelten für die Haftpflichtversicherung die Vorschriften über die Veräußerung der versicherten Sache - § 69 ff - sinngemäß. Das Berufungsgericht ist deshalb mit der Begründung, daß als Veräußerung im Sinne dieser Vorschrift auch die Sicherungsübereignung zu gelten habe, der Auffassung, daß auch die Volksbank W[REDACTED] gemäß den genannten Vorschriften anzeigepflichtig gewesen sei. Ob dieser Auffassung in Übereinstimmung auch mit Dahlgrün (BB 1951 S 878) und Kramer (Versicherungsrecht 1952, 339) zuzustimmen oder ob mit Horstmann (Versicherungsrecht 1952, 219) und Vassel (Versicherungsrecht 1952, 338) anzunehmen ist, daß die in § 158 h VVG vorgeschriebene "sinngemäße" Anwendung der Vorschriften über die Sachversicherung bedeutet, daß bei der Haftpflichtversicherung von Kraftfahrzeugen nicht auf das Eigentum, sondern auf die Haltereigenschaft abzustellen ist, kann in diesem Zusammenhang ebenfalls unentschieden bleiben. Denn selbst wenn man annehmen wollte, daß die Volksbank auf Grund der Sicherungsübereignung anzeigepflichtig

tig gewesen wäre, so könnte doch die Klägerin aus dem Unterlassen der Anzeige keine Ansprüche herleiten. Zwar würde sich, wenn die Volksbank es unternommen hätte, eine derartige Anzeige zu machen, herausgestellt haben, daß Ra [REDACTED] eine Haftpflichtversicherung nicht abgeschlossen hatte, und die Volksbank würde dann aller Voraussicht nach auf den Abschluß einer derartigen Versicherung - zu der Ra [REDACTED] nach dem Sicherungsübereignungsvertrag sogar ausdrücklich verpflichtet war - gedrungen haben. Aber die Bestimmungen über die Anzeigepflicht haben lediglich Bedeutung für das Verhältnis zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer und sie stellen kein den Schutz des geschädigten Dritten bezweckendes Gesetz (§ 823 Abs 2 BGB) dar. Dessen Interesse ist dadurch hinreichend gewahrt, daß - wie oben in anderem Zusammenhang bereits ausgeführt - gemäß § 158 c Abs 1 und 3 VVG die Verpflichtung des Versicherers dem Dritten gegenüber im Rahmen der Mindestversicherungssumme bestehen bleibt, auch wenn der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber durch Verletzung der Anzeigepflicht oder aus sonstigen Gründen von der Verpflichtung zur Leistung freige- worden ist.

e) Die Volksbank war nicht verpflichtet, als Erwerberin des Lastkraftwagens gemäß § 27 Abs 3 StrVZO einen neuen Kraftfahrzeugschein usw. zu beantragen, da im Rahmen dieser Vorschrift die Sicherungsübereignung nicht als Veräußerung gilt (Müller, Straßenverkehrsrecht, Anm 10 zu § 27 StrVZO; vgl auch Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 19. August 1950 im Verkehrsblatt 1950, 260).

Schließlich hat die Revision gebeten, die Auffassung des Berufungsgerichts hinsichtlich der Mindesthaftpflichtversicherungssumme nachzuprüfen. Zu dieser Frage wird in dem Berufungsurteil folgendes ausgeführt:

Nach § 3 Abs 2 des Pflichtversicherungsgesetzes müsse der Versicherungsvertrag den von der Aufsichtsbehörde genehmigten allgemeinen Versicherungsbedingungen entsprechen. In § 7 der zu diesem Gesetz ergangenen Durchführungs- und Ergänzungsverordnung vom 6. April 1940 (RGBl I, 617) sei die Mindesthöhe der Versicherungssumme für Personenschäden bei Güterfahrzeugen auf 100.000 RM und in § 9 - nicht § 8 wie im Berufungsurteil offenbar versehentlich gesagt - die Mindesthöhe für Sachschäden auf den zehnten Teil davon festgesetzt worden. Daneben seien jedoch die Bestimmungen der Verordnung des Kommissars für die Preisbildung über die Versicherung von Kraftfahrzeugen vom 14. Februar 1938 (RGBl I, 200) zu beachten. Dort sei in § 1 angeordnet, daß Verträge über die Versicherung von Kraftfahrzeugen nur nach dem Einheitstarif für Kraftfahrzeugversicherungen abgeschlossen werden dürften. Nach der hierzu ergangenen Bekanntmachung zum Einheitstarif vom 10. März 1943 (DRAnz Nr 70/43 S 4) sei die Mindesthöhe der Versicherungssumme für Personenschäden bei Lastkraftwagen auf 150.000 RM erhöht worden. Unter Bezugnahme auf diese Verordnung sei ein Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 11. Juni 1943 (Reichsverkehrsblatt 1943 - Ausgabe B - S 81) folgenden Wortlauts ergangen: "Auf Grund der Bekanntmachung des Reichskommissars für die Preisbildung zum Einheitstarif für Kraftfahrzeugversicherungen vom

10. März 1943 haben die Kraftfahrzeugversicherer die Versicherungssumme für Personenschäden der bei ihnen haftpflichtversicherten Halter für Lastkraftwagen mit Wirkung vom 1. April 1943 von 100.000 auf 150.000 RM erhöht. Versicherungsbestätigungen für Lastkraftwagen, die über eine Versicherungssumme für Personenschäden von 100.000 RM lauten, gelten daher mit Wirkung vom 1. April 1943 ohne weiteres auf die Versicherungssumme von 150.000 RM als ausgestellt." Schließlich sei ein Erlaß der Hauptverwaltung der Straßen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebiets vom 21. Februar 1947 (Verkehrsblatt 1947 Nr 3 S 3) ergangen, in dem es heißt: "Die durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 11. Juni 1943 bekannt gegebene Bestimmung über die Erhöhung der Versicherungssumme für Personenschäden von 100.000 auf 150.000 RM sind weiter gültig." Hieraus ergebe sich, daß die Mindestversicherungssumme jetzt 150.000 DM für Personenschäden und dementsprechend 15.000 DM für Sachschäden betrage. Denn wenn der Reichskommissar für die Preisbildung bestimme, daß Versicherungsverträge nur zum Einheitstarif abgeschlossen werden dürften und für diesen Einheitstarif die Mindestversicherungssumme auf 150.000 bzw. 15.000 Mark festgesetzt werde, so sei das auch für die Pflichtversicherungen für Kraftfahrzeuge maßgebend, ohne daß es einer Änderung des § 7 der Durchführungsverordnung zum Pflichtversicherungsgesetz bedürfte. Jedenfalls hätten Haftpflichtversicherungen nur zu diesen Bedingungen abgeschlossen werden können, und wenn die Beamten des Straßenverkehrsamtes ihre Pflichten nicht verletzt hätten, so wäre eine derartige Versicherung abgeschlossen gewesen.

Diesen Ausführungen des Berufungsgerichts ist beizupflichten. Das Berufungsgericht hat deshalb zu Recht unter

Abänderung des landgerichtlichen Urteils den in Höhe von 15.000 DM geltend gemachten Zahlungsanspruch der Klägerin in vollem Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

VI.

Die Kosten der erfolglos gebliebenen Revision hat der Beklagte gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Geiger

Dr. Pagendarm

Rietschel

Dr. Weber

Dr. Kreft