

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVG § 8

- Rechtssatz: 1. Die Gefährdungshaftung aus § 7 StVG kann auch dann ausgeschlossen sein, wenn der Verletzte nur aus Gefälligkeit bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs tätig war.
2. Als bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs tätig sind ausser den dauernd hierbei beschäftigten Personen nur solche anzusehen, die durch unmittelbare Beziehung ihrer Tätigkeit zu den Triebkräften des Kraftfahrzeugs dessen typischer Betriebsgefahr mehr als die Allgemeinheit ausgesetzt sind.
3. Das Geben von Winkzeichen durch einen Unbeteiligten zur Einweisung des Fahrers ist für sich allein noch keine Tätigkeit beim Betriebe eines Kraftfahrzeugs.

Aktenzeichen: VI ZR 131/52

Urteil des BGH vom 16. Dezember 1953

Köln
OLG ~~Düsseldorf~~

52
VI ZR 131/52

Verkündet am 16. Dezember 1953
Malessa, Justizassistent, als
Urkundsbeamter der Geschäfts-
stelle.

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

In dem Rechtsstreit

der Firma Heinrich E. & Co. Zuckerrüben- Kraut- und
Marmeladenfabrik in D., K. strasse

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Justizrat
Dr. -

g e g e n

1. die Witwe Wilhelm P., Katharina, geb. R.,
2. die minderjährige Helene P., gesetzlich vertreten
durch die Klägerin zu 1),
beide wohnhaft in E. (Kreis D.); K.,

Klägerinnen, Berufungsklägerinnen und Revisionsbeklagten,

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 5. Dezember 1953 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter
Dr. Gelhaar, Dr. Meyer, Dr. Bode und Dr. Kaul

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Köln vom 28. Mai 1952 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden der Beklagten
auferlegt.

Von Rechts wegen

52

- 2 -

Tatbestand:

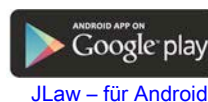
Der bei der Bundesbahn beschäftigte Schreiner Wilhelm P., der Ehemann der Erstklägerin und Vater der heute etwa zehnjährigen Zweitklägerin, ist am 14. September 1949 an den Folgen eines am Tage vorher durch den Einsturz der Decke einer Toreinfahrt erlittenen Unfalls gestorben. Die durch Bomben beschädigte Toreinfahrt war durch ein Vierkantholz, welches die freie Durchfahrt verhinderte, wegen drohender Einsturzgefahr abgestützt. Der Unfall ereignete sich in dem Augenblick, als ein mit Bauholz für das beschädigte Haus beladener Lastwagen der Beklagten rückwärts in die Toreinfahrt hineinfuhr. P., der in dem Hause eine Wohnung erhalten sollte und deshalb die Herrichtung der für ihn bestimmten Räume übernommen hatte, hatte sich der Ehefrau des abwesenden Hauseigentümers gegenüber erboten, den Lastwagen zur Baustelle zu begleiten, das Tor zu öffnen und dem Fahrer und Beifahrer den Liegeplatz für das Holz zu zeigen. Er hatte sich dann in der Toreinfahrt aufgestellt, um den rückwärts einfahrenden Lastwagen bis zu der Stütze durch Winkzeichen einweisen zu können, die der vor dem Wagen stehende Beifahrer an den Fahrer weitergab. Während des Zurücksetzens des Wagens stützte die Decke der Toreinfahrt ein. P. wurde hierbei so schwer verletzt, dass er am nächsten Tage starb.

Die Klägerinnen haben behauptet, der Unfall sei dadurch verursacht worden, dass der Lastwagen oder seine überstehende Ladung die Deckenstütze umgestossen habe. Sie sind der Ansicht, dass die Beklagte im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes für den entstandenen Schaden einzustehen habe.

Die Beklagte hat bestritten, dass die Stütze bei dem Zurücksetzen des Wagens getroffen worden sei. Sie hält



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

P. allein für verantwortlich für den Unfall und ihre eigene Haftung schon deshalb nicht für gegeben, weil P. bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs tätig gewesen sei.

Im ersten Rechtszug haben die Klägerinnen Erstattung der Beerdigungskosten und Zahlung bezifferter Renten verlangt. Das Landgericht hat die Klage wegen überwiegenden eigenen Verschuldens des Verunglückten abgewiesen. Im zweiten Rechtszuge haben die Klägerinnen ihre Ansprüche auf die Hälfte des ihnen entstandenen Schadens beschränkt und einen bezifferten Antrag nur noch hinsichtlich der Beerdigungskosten gestellt. Im übrigen haben sie mit Rücksicht darauf, dass die von der Versorgungsanstalt der Bundesbahn an sie gezahlten Sozialrenten bisher die Hälfte der ursprünglich geforderten Unterhaltsbeträge übersteigen, lediglich noch beantragt, festzustellen, dass die Beklagte verpflichtet sei, ihnen die Hälfte ihres zukünftigen Schadens im Rahmen des § 12 des Strassenverkehrsgesetzes zu erstatten, soweit die Ansprüche nicht kraft Gesetzes auf einen öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger übergegangen seien. Das Oberlandesgericht hat mit Rücksicht darauf, dass die Klägerinnen ein die Beerdigungskosten übersteigendes Sterbegeld erhalten haben, den Leistungsanspruch abgewiesen. Dem Feststellungsantrage hat es stattgegeben. Hiergegen richtet sich die von dem Oberlandesgericht zugelassene Revision der Beklagten. Die Klägerinnen beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat mit von der Revision nicht beanstandeten, rechtlich einwandfreien Ausführungen die Zulässigkeit der Feststellungsklage bejaht.

Es hat weiter festgestellt, dass der Lastwagen mit seiner überstehenden Ladung den Stützbalken angestossen und dadurch den Einsturz der Toreinfahrt verursacht hat. Hieraus hat es den rechtlich unbedenklichen Schluss gezogen, dass der Unfall sich beim Betriebe des Lastwagens der Beklagten ereignet habe. Die weiteren Voraussetzungen für eine Haftung der Beklagten nach § 7 StVG sieht es deshalb als gegeben an, weil der Fahrer nicht jede den Umständen nach gebotene Sorgfalt beobachtet habe, denn er habe in Anbetracht des ihm bekannten Zustandes der Toreinfahrt überhaupt nicht rückwärts in diese hineinfahren dürfen. Wegen des erheblichen mitwirkenden Verschuldens des Verunglückten hat das Berufungsgericht jedoch die Ersatzansprüche der Klägerinnen gemäss § 9 StVG in Verbindung mit § 254 BGB auf die Hälfte des entstandenen Schadens beschränkt. Auch diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen und werden auch von der Revision nicht beanstandet. Der Angriff der Revision richtet sich vielmehr lediglich gegen die Darlegungen des angefochtenen Urteils, mit denen der Haftungsausschluss nach § 8 Abs 1 StVG deshalb verneint wird, weil der Verunglückte nicht bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig gewesen sei.

Das Berufungsgericht geht bei dieser Auffassung von dem gesetzgeberischen Grund für die Bestimmung des § 8 StVG aus. Es erblickt diesen darin, dass den besonderen Schutz, den das Strassenverkehrsgesetz den unbeteiligten Verkehrsteilnehmern gewähre, derjenige nicht bedürfe, der durch seine Tätigkeit beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges dessen Gefahren auf sich nehme und aus diesem Grunde auch den Schutz der beruflichen Unfallversicherung geniesse. Der Verunglückte sei hiernach deshalb nicht im Betriebe des

Kraftfahrzeugs tätig gewesen, weil er es nur aus Gefälligkeit übernommen habe, den Beifahrer beim Einweisen des Fahrers zu unterstützen. Er sei nicht etwa von dem Empfänger der Ladung, dem Hauseigentümer M. oder dessen Ehefrau beauftragt worden, bei der Einfahrt des Wagens behilflich zu sein. Er habe zu den Eheleuten M. auch nicht in einem Abhängigkeitsverhältnis gestanden, kraft dessen diese in der Lage gewesen wären, ihn den Leuten der Beklagten als Hilfskraft zur Verfügung zu stellen. Er habe sich vielmehr der Ehefrau M. ebenfalls nur aus Gefälligkeit erbotten, das Tor aufzuschliessen und dem Fahrer den Platz zu zeigen, auf dem das Holz gelagert werden sollte. Wenn er darüber hinaus dem Beifahrer beim Einweisen des Lastkraftwagens behilflich gewesen sei, so sei dies nur eine einzelne Gefälligkeitshandlung gewesen, die kein "Tätigwerden" im Betriebe des Kraftfahrzeuges darstelle.

Die hiergegen von der Revision erhobenen Angriffe unterstellen einen Sachverhalt, der mit den Feststellungen des Berufungsgerichts in Widerspruch steht. Während das Berufungsgericht festgestellt hat, dass der Verunglückte sowohl dem Hauseigentümer wie dem Fahrer und Beifahrer gegenüber nur aus Gefälligkeit gehandelt habe, und dass er von der Frau des Hauseigentümers lediglich die Weisung erhalten habe, das Tor aufzuschliessen und den Lagerplatz für das Holz zu zeigen, geht die Revision davon aus, P. habe von der Frau des Hauseigentümers den Torschlüssel erhalten mit dem Auftrag, Fahrer und Wagen einzuweisen; er habe auch die Anweisung gegeben, mit dem Lastwagen rückwärts in die Toreinfahrt hereinzufahren. Da gegen die Feststellungen des Berufungsgerichts keine Verfahrensrüge erhoben ist, kann die Beklagte gemäss § 561 ZPO mit ihrem davon abweichenden Sachvortrag in der Revision nicht mehr gehört werden.

Den rechtlichen Ausführungen des angefochtenen Urteils ist jedenfalls im Ergebnis zuzustimmen. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit Rechtslehre und Rechtsprechung Sinn und Zweck der in dem Strassenverkehrsgesetz begründeten Gefährdungshaftung darin erblickt, die am Betriebe von Kraftfahrzeugen unbeteiligten Verkehrsteilnehmer vor den von dem Kraftfahrzeugverkehr ausgehenden besonderen Gefahren zu schützen. Es sieht mit Recht den gesetzgeberischen Grund für den Haftungsausschluss des § 8 Abs 1 StVG darin, dass der bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs Tätige diesen besonderen Schutz nicht bedürfe, weil er durch seine Tätigkeit ohnehin den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs ausgesetzt sei (vgl Müller, Strassenverkehrsrecht, 17. Aufl, § 8 StVG Bem II b 1 S 257; Flögel-Hartung, Strassenverkehrsrecht, 8. Aufl StVG § 8 Bem 3; RG JW 1937, 1769). Bei der Auslegung des Begriffs des Tätigwerdens im Betrieb eines Kraftfahrzeuges stützt sich das Berufungsgericht auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts, wie sie insbesondere in der in DAR 1933, 187 Nr 216 abgedruckten Entscheidung vom 11. Mai 1933 wie folgt Ausdruck gefunden hat:

"Es kann dahingestellt bleiben, ob die Tätigkeit bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges körperliche Berührung mit dem Fahrzeug erfordert. Denn jedenfalls kann die Auffassung, der Kläger sei dadurch allein, dass er dem Beklagten aus Gefälligkeit Winke und Zeichen für die Einfahrt gegeben hat, nicht bei dem Betrieb tätig geworden, nicht beanstandet werden. Der Kläger stand nicht im Dienst des Beklagten, sondern des Garageneigentümers. Er hat nicht in Erfüllung einer ihm gegenüber dem Beklagten obliegenden Pflicht, sondern lediglich aus Gefälligkeit gehandelt, wenn er dem Beklagten bei der Einfahrt durch Winke und Zeichen behilflich zu sein versuchte. Eine derartige reine Gefälligkeitshandlung hat der Berufungsrichter unter den gegebenen Umständen ohne Rechtsirrtum nicht als Tätigkeit bei dem Betrieb angesehen."

Diese Auffassung, die das Tätigwerden bei dem Betrieb nicht als ein rein tatsächliches Verhalten, sondern nur als Handeln aus einem irgendwie gearteten Verpflichtungsverhältnis ansieht, hat in der Rechtslehre und auch in der Rechtsprechung der Instanzgerichte Widerspruch erfahren. Hiernach ist in dem Tätigwerden im Betrieb ein rein tatsächliches Verhalten zu erblicken (vgl. Flögel-Hartung, Strassenverkehrsrecht, 8. Aufl. StVG § 8 Anm 5; Müller, Strassenverkehrsrecht, 17. Aufl. StVG § 8 II b 1; Eger in DAR 1933 S 145; OLG Dresden VAE 1939, 401; OLG Düsseldorf RdK 1928, 110 Nr 110).

In der Tat erscheint es bedenklich, eine freiwillige Hilfeleistung bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs niemals als ein Tätigwerden im Sinne des § 8 StVG anzusehen. Jedenfalls steht eine solche Auffassung im Widerspruch mit der auch vom Reichsgericht geteilten Ansicht über den Sinn und Zweck des gesetzlichen Haftungsausschlusses, der gerade darin besteht, dass der erhöhte Schutz des Gesetzes demjenigen nicht zuteil werden soll, der sich durch seine Tätigkeit den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs freiwillig aussetzt. Dafür, dass auch ein freiwilliger Helfer "im Betrieb" eines Kraftfahrzeuges tätig sein kann, spricht ferner die Regelung in § 537 Ziff 10 RVO in der Fassung des Gesetzes vom 9. März 1942 (RGBl I, 101), wonach auch für vorübergehende Hilfeleistungen in versicherungspflichtigen Betrieben die Gewährung des gesetzlichen Unfallversicherungsschutzes vorgesehen ist. Dass auch ein Handeln aus Gefälligkeit hierunter fallen kann, ergibt sich gerade für die freiwillige Hilfe beim Kraftfahrzeugbetrieb aus der Entscheidung des Obergerichtsamtes A in VRS 1950, 210 Nr 81. Liegt aber ein solcher Versicherungsfall vor, so wird die Haftung des Kraftfahrzeughalters in der Regel auch durch § 898 RVO ausgeschlossen.

Gleichwohl ist die Hilfeleistung des Verunglückten im vorliegenden Falle nicht als ein Tätigwerden beim Betriebe des Kraftfahrzeugs der Beklagten anzusehen. Wie das Reichsgericht wiederholt mit Recht ausgeführt hat (DAR 1935, 159 Nr 106; DJZ 1933, 624; HRR 1934, 950), ist die Bestimmung des § 8 StVG als Ausnahmenvorschrift eng anzulegen. Die Tätigkeit bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs setzt im allgemeinen eine Tätigkeit von einer gewissen Dauer voraus, wie sie der Fahrer, Beifahrer oder andere Leute des Kraftfahrzeughalters im Verkehr ausüben. Ebenso ist die Tätigkeit solcher Hilfspersonen zu beurteilen, die von einem anderen dem Kraftfahrzeughalter auf die Dauer zur Hilfeleistung zur Verfügung gestellt werden (vgl. OLG Braunschweig, VAE 1938, 242 Nr 359). Sie sind ganz allgemein den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs ausgesetzt, so dass es für die Anwendung des § 8 StVG nicht auf die Art ihrer Tätigkeit zur Zeit eines Schadensfalles ankommt, sofern sie nur der Förderung des Betriebes dient. Fehlt es jedoch an einer solchen Dauerbeziehung, wie es bei gelegentlichen Hilfeleistungen an dem Betriebe unbeteiligter Personen der Fall ist, so kann eine den Haftungsausschluss nach § 8 StVG herbeiführende Tätigkeit nach Sinn und Zweck des Gesetzes nur dann angenommen werden, wenn sie in einer so nahen und unmittelbaren Beziehung zu den Triebkräften des Kraftfahrzeuges steht, dass der Tätige nach der Art seiner Tätigkeit den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebs mehr ausgesetzt ist als die Allgemeinheit. Durch das Geben von Zeichen für die Fahrtrichtung durch einen Unbeteiligten wird eine so nahe gefahrbringende Beziehung zu dem Betrieb des Kraftfahrzeuges im allgemeinen aber nicht geschaffen. Eine solche Hilfsperson setzt sich dadurch in der Regel nicht mehr einer typischen Verkehrsgefahr aus als die sonstigen

Verkehrsteilnehmer. Der dem § 8 StVG zugrunde liegende rechtliche Gedanke, dass derjenige den besonderen Schutz der Gefährdungshaftung nicht genießen soll, der sich bewusst der von einem Kraftfahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr aussetzt, wird daher nach der heutigen Verkehrsauffassung nicht verwirklicht, wenn jemand einen Kraftfahrer lediglich durch Winkzeichen beim Fahren unterstützt. Der Verunglückte stand bei seiner Tätigkeit nicht in einem so unmittelbaren Verhältnis zu dem maschinellen Betrieb des Kraftfahrzeugs, dass er den typischen Gefahren dieses Betriebes besonders ausgesetzt war. Er hat mittelbar bei der Einweisung des Fahrers geholfen, indem er es übernahm, dem Beifahrer Winkzeichen zu geben, die dieser bei der Einweisung des Fahrers auswertete. Der Unfall ist lediglich durch eine Verkettung unglücklicher Umstände herbeigeführt worden, die mit der typischen Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeugs nicht in Beziehung standen, sondern auch durch jedes andere Fahrzeug hätten ausgelöst werden können.

Die Revision war somit zurückzuweisen, weil das angefochtene Urteil sich im Ergebnis jedenfalls als richtig herausgestellt hat (§ 563 ZPO).

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Meiß

Dr. Gelhaar

Dr. K. E. Meyer

Dr. Bode

Dr. Kaul