

Nachschlagewerk: nein
Amtliche Sammlung: nein

§ 8 Abs. 7 StVO

Maßgebend für das Verbot, die Autobahn zu benutzen, ist die bei Erteilung der Betriebserlaubnis festgestellte und im Kraftfahrzeugschein eingetragene Höchstgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugs, nicht seine davon abweichende etwaige höhere Leistungsfähigkeit.

BGH Urt. v. 25. September 1964 - VI ZR 131/63 - OLG Karlsruhe
LG Karlsruhe

VI ZR 131/63

Verkündet

am 25. September 1964

Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Schaustellers Ludwig R. [REDACTED], z.Zt.
L. [REDACTED] - M. [REDACTED], M. [REDACTED] Straße [REDACTED],

Klägers, Berufungsklägers und Revisionsklägers.

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

g e g e n

- 1) Albert Marines T. [REDACTED], A. [REDACTED]/Holland,
K. [REDACTED] weg [REDACTED],
- 2) Reisebüro D. [REDACTED], Inh. W. J. D. [REDACTED],
A. [REDACTED]/Holland, K. [REDACTED] [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 25. September 1964 unter Mit-
wirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Heinrich
Meyer, Dr. Pfretzschner und Dr. Nüßgens

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe
vom 22. März 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Kläger
auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Bruder des Klägers Ullrich R. befuhr in den frühen Morgenstunden des 14. Juli 1960 mit einer für die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/st zugelassenen dem Kläger gehörenden Zugmaschine die Bundesautobahn Bruchsal-Heidelberg in nördlicher Richtung. Der Kläger lag in der Schlafkoje des Fahrzeugs, das er bei Stuttgart auf die Autobahn geführt und bis Bruchsal selbst gelenkt hatte.

Bei Kilometer 597 (Gemarkung Kronau) fuhr ein vom Beklagten zu 1) geführter holländischer Reiseomnibus der Beklagten zu 2) mit einer Geschwindigkeit von 84 km/st auf die Zugmaschine von hinten auf. Diese wurde völlig zerstört; der Kläger, sein Bruder und ein weiterer Insasse wurden erheblich verletzt. Der Reiseomnibus wurde stark beschädigt; seine Insassen erlitten leichte bis schwere Verletzungen.

Durch rechtskräftige Urteile wurden der Fahrer der Zugmaschine Ullrich R. wegen Übertretung der §§ 8 Abs. 7, 49 StVO und der Fahrer des Reiseomnibusses, der Beklagte zu 1), wegen fahrlässiger Körperverletzung in Tateinheit mit fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung verurteilt.

Mit der Klage hat der Kläger von den Beklagten Ersatz seines auf 22.139,23 DM bezifferten Unfallschadens nebst Zinsen verlangt (Antrag zu 1), ihre Ersatzpflicht für Zukunftsschaden festzustellen begehrt (Antrag zu 2) und vom Beklagten zu 1) ein durch das Gericht festzusetzendes Schmerzensgeld nebst Zinsen beansprucht (Antrag zu 3).

Hierzu hat er geltend gemacht, der Beklagte zu 1) habe infolge Übermüdung die vor ihm fahrende Zugmaschine nicht



bemerkt. Die Beklagte zu 2) habe ihre Aufsichtspflicht über den Beklagten zu 1) schuldhaft verletzt; sie hatte zudem als Halterin des Omnibusses.

Die Beklagten haben den Klageanspruch nach Grund und Höhe bestritten und den Standpunkt eingenommen, Unfallursache sei in erster Linie das verbotswidrige Befahren der Autobahn durch die Zugmaschine gewesen; bei ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit habe sie die Autobahn nicht benutzen dürfen und auf ihr ein Hindernis für den Schnellverkehr gebildet. Den Beklagten zu 1) treffe kein Schuldvorwurf; er habe die Zugmaschine zu spät gesehen, weil im entscheidenden Augenblick unvorhersehbar die Scheinwerferbeleuchtung ausgefallen sei. Daher scheide auch ein Verschulden der Beklagten zu 2) aus. Die sonach allein übrig bleibende Betriebsgefahr des Omnibusses falle neben den vom Kläger zu vertretenden Unfallursachen nicht ins Gewicht.

Der Kläger hat entgegengehalten, die Zugmaschine habe Geschwindigkeiten von 48-50 km/st entwickeln können. Hierauf und nicht auf die Eintragung im Kraftfahrzeugschein komme es an.

Das Landgericht hat durch Teil- und Zwischenurteil den Klageanspruch zu 1) in Höhe von vier Zehnteln dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und im übrigen die Klage zu 1) abgewiesen.

Mit der Berufung hat der Kläger u.a. geltend gemacht, im Unfallzeitpunkt sei er zwar Eigentümer der Zugmaschine, nicht aber ihr Halter gewesen; als solchen hat er seinen Vater bezeichnet; das Rechtsmittel hatte keinen Erfolg.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagten bitten, verfolgt der Kläger den Klageantrag zu 1) in voller Höhe weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat eine Schadensersatzpflicht der Beklagten nach dem Straßenverkehrsgesetz und §§ 823 ff BGB unangefochten für begründet gehalten. Die Parteien streiten im Revisionsverfahren lediglich um die Beteiligung des Klägers an der Tragung seines eigenen Schadens.

I. Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, der Kläger habe nach den §§ 7, 17 StVG 6/10 seines Schadens selbst zu tragen.

Es hat den Kläger entgegen dessen Vorbringen im Berufungsverfahren als Halter der Zugmaschine angesehen. Mit dem Landgericht ist es der Ansicht, der Kläger habe durch die Benutzung der Autobahn mit der nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/st zugelassenen Zugmaschine schuldhaft gegen § 8 Abs. 7 StVG verstoßen und den Unfall mitverursacht. Daß die Zugmaschine möglicherweise eine etwas höhere Geschwindigkeit habe entwickeln können, sei unbeachtlich, weil es auf die individuelle Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs nicht ankomme. Das Berufungsgericht hat die Betriebsgefahr der Zugmaschine für größer gehalten als die des Omnibusses, weil der Zugmaschine als einem - durch die Bauart bedingt - langsam fahrenden Fahrzeug auf der dem Schnellverkehr dienenden Straße, besonders bei der Dunkelheit, eine besondere Gefährlichkeit innegewohnt habe, zumal sie noch mit schwachen Rückleuchten ausgestattet gewesen sei.

II. Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision sind nicht begründet.

1. Vergeblich wendet sich die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß in der Benutzung der Autobahn durch die Zugmaschine ein Verstoß gegen § 8 Abs. 7 StVO gelegen habe.

Nach dieser Bestimmung dürfen Bundesautobahnen nur von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von m e h r als 40 km/st benutzt werden. Zweck dieser durch die Verordnung vom 24. August 1953 eingeführten Bestimmung ist es, langsame Fahrzeuge von den Bundesautobahnen auszuschließen. "Mit dem neuen Absatz 7 des § 8 werden", so hebt die amtliche Gesetzesbegründung hervor, "die Bundesautobahnen dem Schnellverkehr vorbehalten". Das will nicht besagen, daß die Autobahnen stets nur mit einer Mindestgeschwindigkeit von 40 km/st befahren werden dürften; eine geringere Geschwindigkeit kann sich aus vielfachen Gründen je nach Lage der Dinge als unvermeidbar oder geboten erweisen. Allen Fahrzeugen ist aber die Teilnahme am Verkehr auf den Bundesautobahnen verwehrt, deren Höchstgeschwindigkeit über die gesetzlich festgelegte Schwelle nicht hinausgeht. Dabei wird auf die Höchstgeschwindigkeit abgestellt, die durch die Bauart der Fahrzeuge bestimmt ist. Diese muß mehr als 40 km/st betragen, damit die Fahrzeuge die Autobahnen sollen benutzen dürfen. Darin liegt einmal, daß es auf die Bauart, also die Konstruktionsform ankommt, in der die Fahrzeuge hergestellt worden sind; aus ihr muß sich ergeben, daß die Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von mehr als 40 km/st entwickeln können. Außer Betracht hat es daher zu bleiben, wenn bei einem Fahrzeug nur etwaige Besonderheiten seines nachmaligen Zustandes eine höhere Fahrgeschwindigkeit als 40 km/st erreichen lassen. Zum anderen muß das Fahrzeug von seiner Bauart her dazu bestimmt sein, mit einer Geschwindigkeit gefahren zu werden, deren Höchstgrenze nicht schon mit 40 km/st gezogen ist. Außer Betracht hat es daher wieder zu bleiben, wenn der Fahrer es in einer Weise verwendet, daß die ihm durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit überschritten wird.

Bei jedem durch Betriebserlaubnis zugelassenen Kraftfahrzeug wird die Höchstgeschwindigkeit bei Erteilung der Erlaubnis festgestellt und im Kraftfahrzeugschein und Kraftfahrzeugbrief vermerkt (§§ 18 f, 24, 25 StVZO). Maßgebend ist auch hier die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit. Der Hersteller selbst hat ihre Eintragung im Kraftfahrzeugbrief vorzunehmen. Ist sie zufolge der Zulassung des Fahrzeugs im Kraftfahrzeugbrief und entsprechend dann auch im Kraftfahrzeugschein mit 40 km/st niedergelegt worden, so ist dies also die Höchstgeschwindigkeit, die dem Fahrzeug bei seiner Herstellung durch die Bauart bestimmt worden ist, mag es tatsächlich auch vielleicht eine höhere Geschwindigkeit erreichen können. Das gilt sowohl für Einzelfahrzeuge (§ 21 StVZO) als auch insbesondere für Typenfahrzeuge, wie es die Zugmaschine des Klägers eines gewesen ist (§ 20 StVZO). Schon aus den Eintragungen in den genannten Kraftfahrzeugpapieren geht also hervor, wie hoch bei dem betreffenden Fahrzeug die durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit ist oder ob es daher von der Benutzung der Bundesautobahn ausgeschlossen ist oder nicht.

Daß die Eintragung der Höchstgeschwindigkeit in den Kraftfahrzeugpapieren von ausschlaggebender Bedeutung sein muß, folgt auch aus dem straßenpolizeilichen Charakter des § 8 Abs. 7 StVO mit dem Erfordernis ihrer möglichst klaren, einfachen und eindeutigen Durchführbarkeit. An die Eintragung muß sich halten, wer vor der Frage steht, ob er mit seinem Fahrzeug die Autobahnen benutzen darf oder nicht. Auf die Eintragung muß sich auch die Verkehrsüberwachung stützen können. Sehen sich deren Organe zu der Prüfung veranlaßt, ob ein Fahrzeug die Autobahnen befahren darf oder von ihrer Benutzung ausgeschlossen und von den Autobahnen zu verweisen ist, so kann es unmöglich erst auf eine Untersuchung der tatsächlich erreichbaren Maximalgeschwindigkeit ankommen.

Die Entscheidung BGHZ 9, 123, auf die sich der Kläger im Rechtsstreit berufen hat, bezieht sich auf die Bestimmung des § 8 Abs. 1 KFG (jetzt § 8 StVG), die nach Fassung, Sinn und Zweck von der des § 8 Abs. 7 StVO völlig verschieden ist. Während es hier von der "durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit" abhängt, ob ein Fahrzeug verkehrspolizeilich auf den Autobahnen zugelassen ist, wird dort die materiell-rechtliche Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters für den Fall ausgeschlossen, daß der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht worden ist, "das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/st fahren kann". Wenn der erkennende Senat in der genannten Entscheidung ausgesprochen hat, daß es hierfür nicht auf das Ergebnis der amtlichen Geschwindigkeitsprüfung bei der Zulassung des Fahrzeugs, sondern auf die objektive Beschaffenheit bei seiner Verwendung im Verkehr ankommt, so kann das die hier zu entscheidende Frage nicht berühren. Nach § 8 Abs. 7 StVO ist die bei der Erteilung der Betriebserlaubnis festgestellte, aus den Kraftfahrzeugpapieren ersichtliche Höchstgeschwindigkeit maßgebend (so auch OLG Braunschweig VRS 19, 455; OLG Karlsruhe DAR 1962, 245; Floegel/Hartung, Straßenverkehrsrecht 14. Aufl. § 8 StVO Bem. 47).

Da diese Höchstgeschwindigkeit bei der Zugmaschine des Klägers unstreitig nur 40 km/st betrug, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen, daß es dem Kläger als Verstoß gegen § 8 Abs. 7 StVO zur Last fällt, sie auf die Autobahn gebracht zu haben.

2. Rechtsirrtumsfrei hat das Berufungsgericht die Ursächlichkeit dieses Verstoßes für den Unfall mit den eingetretenen Schadensfolgen bejaht. Der Reisebus wäre nicht auf die Zugmaschine des Klägers aufgefahren, wenn der Kläger mit ihr nicht verbotswidrig die Autobahn benutzt hätte.

Die Schadensursächlichkeit kann nicht damit in Zweifel gezogen werden, daß sich das Auffahrunsglück auch dann ereignet hätte, wenn sich an der Stelle der Zugmaschine ein Kraftfahrzeug mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/st befunden hätte, das in den entscheidenden Augenblicken auch nicht schneller gefahren wäre als die Zugmaschine. Nicht daß die Langsamkeit der Fahrt eine Unfallursache bildete, stünde solchenfalls infrage, sondern ob die langsame Fahrweise vorwerfbar wäre und daher eine Schadensbeteiligung desselben rechtfertigte, der sie zu vertreten hätte. Im vorliegenden Fall steht aber fest, daß der Kläger für die verbotswidrige Benutzung der Autobahnen durch seine Zugmaschine verantwortlich ist. Unzweifelhaft will die Verbotsnorm des § 8 Abs. 7 StVO eben solche Gefahren verhindern, wie sie sich durch seine Zuwiderhandlung verwirklicht haben. Auch in diesem Zusammenhang kommt es nicht darauf an, ob die Zugmaschine im Unfallzeitpunkt tatsächlich mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/st gefahren ist.

von der Revision

3) Ob der Kläger Halter der Zugmaschine war, was^V in Zweifel gezogen wird, ist nicht entscheidungserheblich. Denn e r hatte seine Maschine für die Fahrt auf die Autobahn gebracht. Das schuldhaft unfallursächliche Verhalten, das hierin liegt, muß er sich -einschließlich der Betriebsgefahr- nach § 254 BGB auch dann entgegenhalten lassen, wenn er nicht Halter gewesen sein sollte. Auf die hierzu erhobenen Rügen der Revision brauchte daher nicht eingegangen zu werden.

4) Daß der Beklagte zu 1) bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die -wenn auch schlecht- beleuchtete Zugmaschine hätte bemerken müssen, hat das Berufungsgericht berücksichtigt. Seine Schadensabwägung läßt keine Rechtsfehler erkennen. Daher ist das Revisionsgericht an die dem Tatrichter vorbehaltene und vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensverteilung gebunden.

III. Nach allem war die Revision unbegründet und mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Hanebeck

Dr. Bode

Heinrich Meyer

Dr. Pfretzschner

Dr. Nüßgens