

11

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: -----nein

HpflG § 7 a

Die in § 7 a RHG festgelegte Haftungsgrenze beschränkt auch den Ersatzanspruch mehrerer unterhaltsberechtigter Dritter eines Getöteten (§ 3 Abs. 2 RHG) dahin, daß sie zusammen nicht mehr als die dort genannte Jahreshöchstrente zu fordern berechtigt sind.

BGH, Urt.v. 27. September 1977 - VI ZR 149/76 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 149/76

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am
27. September 1977

W a l z
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der Bau-Berufsgenossenschaft H [REDACTED],
vertreten durch den Assessor Wolfgang H [REDACTED],
H [REDACTED], H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche B u n d e s b a h n,
vertreten durch die Bundesbahndirektion Hamburg,
Hamburg 50, M [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. h.c. [REDACTED] -

11

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 27. September 1977 durch
den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz,
Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Deinhardt

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das
Urteil des 14. Zivilsenats des Hanseatischen
Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 28. Mai 1976
wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Klägerin
zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin erbringt als Trägerin der gesetz-
lichen Unfallversicherung Rentenleistungen an die Witwe
und die beiden noch minderjährigen Kinder des am 24.
Januar 1972 von einem Personenzug getöteten Estrich-
legers Werner A. Über die Haftung der Beklagten ledig-
lich nach den Bestimmungen des Reichshaftpflichtge-
setzes (RHG) besteht unter den Parteien Einigkeit. Dem-
gemäß leistet die Beklagte an die Klägerin aufgrund
des § 1542 RVO laufend Zahlungen, begrenzt diese jedoch
unter Bezugnahme auf den in § 7 a RHG festgelegten
Höchstbetrag auf jährlich 15.000 DM.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin ist der Auffassung, daß der genannte Höchstbetrag nicht die Ansprüche der Witwe und der Kinder insgesamt beschränke, sondern für jeden dieser drei rentenberechtigten Hinterbliebenen gelte. Sie verlangt daher den Unterschiedsbetrag zwischen ihren Leistungen und den empfangenen Zahlungen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Mit der (zugelassenen) Revision verfolgt die Klägerin ihren Anspruch weiter.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht meint zunächst, Wortlaut und Systematik des Gesetzes gäben keine eindeutige Antwort auf die hier zur Entscheidung stehende Frage und auch die Entstehungsgeschichte und der Zweck des § 7 a RHG vermöchten zu keinem zwingenden Ergebnis zu führen. Es müsse daher die am ehesten eine sinnvolle Lösung gewährleistende Auslegung bevorzugt werden. Diese wiederum sieht das Berufungsgericht unter Anlehnung an die von ihm für überwiegend gehaltene Meinung in Rechtsprechung und Schrifttum darin, auch Rentenansprüche von mehreren Unterhaltsberechtigten eines Getöteten (§ 3 Abs. 2 i. Verb. mit § 7 Abs. 1 RHG) insgesamt auf den vom Gesetz bestimmten Jahresbetrag zu beschränken.

Dieser Rechtsstandpunkt ist entgegen den Angriffen der Revision zutreffend.

11

I. Dem Berufungsgericht und der insoweit mit ihm übereinstimmenden Revision ist zuzugeben, daß eine Lösung der hier streitigen Rechtsfrage nicht unmittelbar aus dem Gesetzeswortlaut hergeleitet werden kann. Die Vorschrift des § 7 a RHG sieht im Gegensatz zu § 12 StVG und auch zu § 37 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) keine absolute Höchstgrenze des aufgrund eines einzigen Schadensereignisses insgesamt an alle unmittelbar und mittelbar Geschädigten zu leistenden Ersatzes vor. Sie besagt nur, daß die an einen Verletzten oder an einen i.S. von § 3 Abs. 2 RHG unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen eines Getöteten zu entrichtende Geldrente auf 15.000 DM begrenzt ist. Aus der Vorschrift kann daher nicht eindeutig entnommen werden, daß stets auf die Person des unmittelbar vom Unfallereignis Betroffenen abzustellen ist, so daß der Zahl der Hinterbliebenen keine Bedeutung zukommt. Nicht umstritten ist dabei allerdings, daß, weil, wie bereits gesagt, eine für jedes einzelne Unfallereignis festgelegte Grenze der Gesamtverpflichtung des Unternehmers fehlt, alle beim Betrieb einer Eisenbahn an ihrer Gesundheit Geschädigten, d.h. jeder einzelne der mehreren Verletzten, Rente bis zum Gesamtbetrag von jährlich 15.000 DM fordern kann. Eine Begrenzung der dann insgesamt je nach der Zahl der Verletzten zu leistenden Rentenzahlungen liegt demnach nicht vor (so auch Schulz, VersR 1967, 539, 540; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 12.Aufl., Rdn. 1012 a). Anders aber als in der bis zum 30. September 1965 geltenden Fassung von § 12 StVG läßt sich dem Wortlaut des § 7 a RHG, und zwar auch im Zusammenhang mit dem dort in Bezug genommenen § 7 Abs. 1 RHG, der auf § 3 Abs. 2 RHG verweist, nichts darüber entnehmen, ob mehrere unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen eines Getöteten zusammen auf den Jahresbetrag von 15.000 DM zu

verweisen sind oder aber ob jeder für sich diesen Höchstbetrag in Anspruch nehmen kann. Die erwähnte frühere Fassung des § 12 StVG, die auch für den Fall der Tötung oder Verletzung eines einzigen Verkehrsteilnehmers einen geringeren Kapital- und Rentenbetrag vorgesehen hatte als für Unfallereignisse, bei denen mehrere verletzt oder getötet wurden, ließ keinen Zweifel offen, daß auch Rentenansprüche von Hinterbliebenen der Begrenzung unterlagen, die für ihren getöteten unterhaltsverpflichteten Ehemann bzw. Vater galt.

Gleiches gilt für das Luftverkehrsgesetz (vgl. § 23 der Fassung vom 1. August 1922 [RGBl. S. 681 ff.] und § 37 der Neufassung vom 4. November 1968 [BGBl. I S. 1119]).

Der von der Revision vertretene Standpunkt, daß § 7 a RHG den Höchstbetrag nicht auf die Person des Verletzten oder Getöteten bezieht, sondern auf die jeweils Anspruchsberechtigten, wird allerdings von Seligsohn, Haftpflichtgesetz 1931, Anm. 4 zu § 7 a für richtig gehalten. Auch ist der Revision zuzugeben, daß sich das OLG München (Urt. v. 3. November 1959 = VersR 1960, 1002) zu Unrecht zur Begründung seiner mit dem in vorliegender Sache ergangenen Urteil des Berufungsgerichts übereinstimmenden Ansicht auf RGZ 127, 179, 183 und das Urteil des erkennenden Senats vom 27. April 1956 (VI ZR 3/55 = VersR 1956, 387, 388) beruft. Diese beiden Entscheidungen befassen sich nicht mit § 7 a RHG sondern nur mit § 12 StVG. Nun meint allerdings das Berufungsgericht, die Übertragung der in diesen Urteilen ausgesprochenen Grundsätze sei einleuchtend, weil § 12 des früheren Kraftfahrzeuggesetzes ebenso wenig wie § 12 StVG

11

eine ausdrückliche Regelung des im vorliegenden Falle entscheidenden Problems enthalten habe. Dabei übersieht es aber, daß die Formulierung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG a.F. im Zusammenhalt mit dessen Nr. 2 deutlich machte, daß bei der Frage der Höchstgrenze auf die Zahl der Verletzten und Getöteten, nicht aber auf diejenige der rentenberechtigten Hinterbliebenen abzustellen war. Gerade eine solche Gegenüberstellung fehlt indes in § 7 a RHG.

Der Revision ist schließlich auch darin beizupflichten, daß die Erläuterungswerke zum Reichshaftpflichtgesetz kaum eine brauchbare Hilfe zur Lösung der vorliegenden Streitfrage bieten. Überwiegend beziehen sie sich für ihre Ansicht, daß der Höchstbetrag der Jahresrente nicht für jeden unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen eines Getöteten gesondert gelte, auf die Entscheidung des Reichsgerichts (so Finger, Eisenbahngesetze, 6. Aufl. 1970; Friese, Reichshaftpflichtgesetz, 1950; Biermann, Reichshaftpflichtgesetz 1956). Geigel, Haftpflichtprozeß, der in der 12. Auflage (1964) noch den Standpunkt der Revision vertreten hat, ist seit der 13. Auflage der gegenteiligen Auffassung; zur Begründung verweist er indes lediglich auf das vorerwähnte Urteil des OLG München. Wussow meint noch aaO in der 6. Auflage 1957 (Rdn. 808) ohne Hinweis auf etwa mögliche Zweifel, daß Hinterbliebene desselben Getöteten zusammen als eine Person zu gelten hätten. In der 8. bis 10. Auflage findet sich dann die auf das OLG München (aaO) bezugnehmende Bemerkung, die Höchstgrenze des § 7 a RHG gelte als Höchstbetrag "für die Summe der Schadensersatzansprüche aller Geschädigten". In der 12. Auflage (1975) allerdings bringt er Bedenken gegen diese Rechtsprechung zum Ausdruck

und vertritt die Meinung, jedem Hinterbliebenen müsse der Höchstbetrag zugebilligt werden. Diese Auffassung findet sich - in der Begründung vertieft - bereits in dem von W. [REDACTED] im Auftrag der Klägerin erstatteten Rechtsgutachten vom März 1974, das diese sich im Verlaufe des vorliegenden Rechtsstreits zu eigen gemacht hat.

II. Läßt sich somit aus dem Wortlaut des Gesetzes keine eindeutige Antwort gewinnen, so muß die Lösung aus Sinn und Zweck des Gesetzes unter Berücksichtigung des der Haftungsbegrenzung vorgegebenen Systems als des Ausgleichs gegenüber einer schuldunabhängigen Gefährdungshaftung hergeleitet werden. Dabei kommt gewiß auch der seinerzeitigen amtlichen Begründung zur Einführung einer Haftungsbegrenzung im Bereich des Reichshaftpflichtgesetzes (vgl. Verhandlungen des Deutschen Reichstages, 2.7.1923 S.7303, Aktenstück Nr. 6029) eine nicht unwesentliche Bedeutung zu. Die Lösung ist schließlich danach auszurichten, was grundsätzlich mit einer Haftungsbeschränkung bewirkt werden soll, welche Motive für die konkrete Beschränkung maßgeblich waren, welche Gründe Unterschiede zwischen den Regelungen verschiedener Tatbestände einer Gefährdungshaftung erforderlich machen könnten und schließlich, welche Lösung der Streitfrage unter Abwägung der Interessen der Geschädigten und des Eisenbahnunternehmers zu einem billigen Ergebnis führt (vgl. zu diesen Grundsätzen BVerfGE 34, 269, 271; BGHZ 17, 266, 276 sowie 29, 163, 171).

1. Erstmals im Zuge der Beratungen des Kraftfahrzeuggesetzes vom Jahre 1909 (vgl. hierzu Müller,

Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl., Rdn. 2 zu § 12 StVG) tauchte der Gedanke an eine Beschränkung der nur auf dem Grundsatz der Gefährdungshaftung beruhenden Haftpflicht auf. Eine solche Begrenzung sahen die zeitlich vorausgegangenen Gefährdungshaftungstatbestände, insbesondere auch diejenigen des am 1.1.1900 in Kraft getretenen Bürgerlichen Gesetzbuches nicht vor. Mag seinerzeit die summenmäßige Haftungsbeschränkung auch nur deswegen eingeführt worden sein, um das Risiko aus der Kraftfahrzeughaltung überschaubar zu machen und damit die Prämien für die (freiwillige) Haftpflichtversicherung auf erträglicher Höhe zu halten, so beruht insbesondere seit der Einführung der Pflichtversicherung im Bereich der Kraftfahrzeughaltung im Jahre 1939 - dem Jahr, in welchem auch der § 7 a RHG neu gefaßt worden war - die Festlegung von Haftungsgrenzen ganz wesentlich auf der Erwägung, dadurch ein notwendiges Gegengewicht gegen die von einem Verschulden losgelöste und daher unter gewöhnlichen Umständen im Einzelfall nicht vermeidbare Haftung zu schaffen. In allen Fällen der nach geltendem Recht bestehenden Gefährdungshaftungstatbeständen liegt der Haftungsbeschränkung eine Abwägung zwischen den Belangen der gefährdeten Allgemeinheit sowie deren Anspruch auf sozialen Ausgleich für die auferlegte Pflicht zur Duldung von Gefahrenquellen und den Interessen derjenigen zugrunde, denen es gestattet ist, technische Errungenschaften zu nutzen, von denen Gefahren ausgehen, die auch durch gebotene Sorgfalt nicht immer zu beherrschen sind.

Diese allgemeinen Überlegungen lassen bereits erkennen, daß jeder Gefährdungshaftungstatbestand hinsichtlich der Frage, welche Haftungshöchstsummen einerseits

erforderlich und andererseits zumutbar sind, einer besonderen Abwägung bedarf, um zu einer billigen und gerechten Lösung zu gelangen. Gerade daraus erklären sich die zum Teil nicht unbeträchtlichen Unterschiede der geltenden Haftungshöchstgrenzen; sie haben ersichtlich ihren Grund in der Verschiedenheit des Grades und des Umfangs der Gefährdung und der daraus möglicherweise entstehenden Schäden.

Auf solcher Abwägung der Interessen unter Berücksichtigung vor allem des Umstandes, daß gerade im Bereich des Eisenbahnbetriebes die Zahl der Verletzten und Getöteten bei einem einzigen Unfall eine erhebliche sein kann, beruht auch schließlich die gesetzliche Haftungsbeschränkung dahin, daß es einerseits keine Grenzen für den Ersatz von Schaden schlechthin gibt, daß andererseits Rentenleistungen (aber nur diese) einer Begrenzung auf einen Jahreshöchstbetrag unterworfen sind.

2. Die oben erwähnte amtliche Begründung zur Einführung einer Haftungsbegrenzung in das Reichshaftpflichtgesetz nimmt ausdrücklich Bezug auf die vorausgegangenen Regelungen im früheren Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsgesetz a.F.. Danach aber war aufgrund der insoweit eindeutigen Formulierung bei jedem Unfallereignis hinsichtlich der Anwendung der ausgeworfenen Höchstbeträge auf die Person des Verletzten bzw. des Getöteten abzustellen. Das jedoch hatte zur Folge - was übrigens auch Wussow in NJW 1959, 563 als aus dem Gesetzeswortlaut heraus selbstverständlich ansieht -, daß auch in den Fällen, in denen mehrere unterhalts- und damit rentenberechtigte Hinterbliebene i.S. von § 10 Abs. 2

11

StVG bzw. von § 21 Abs. 2 LuftVG a.F. (nunmehr § 35 Abs. 2 LuftVG) vorhanden waren, die für den getöteten Unterhaltspflichtigen bestehende Haftungsgrenze Geltung hatte. Der Wortlaut der beiden genannten Bestimmungen war fast gleich. Im Luftverkehrsgesetz lautete es: "Der Ersatzpflichtige haftet: 1. wenn jemand getötet oder verletzt wird...", im damaligen Kraftfahrzeuggesetz hieß es: "Der Ersatzpflichtige haftet: 1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen...".

Diese Bezugnahme auf die als beispielhaft angesehenen Haftungsbeschränkungen im Straßen- und Luftverkehrsrecht in der amtlichen Begründung zeigt, daß hinsichtlich der Auswirkung der durch den neuen § 7 a RHG einzuführenden Begrenzung von Rentenzahlungen auf einen Jahreshöchstbetrag deren Stellung gleich derjenigen in den beiden anderen Bereichen ausgestaltet werden sollte. Dafür spricht umsomehr, als es im Bereich der Haftung des Eisenbahnunternehmers keine vernünftigen oder gar zwingenden Gründe gab, gerade in diesem Punkte eine Abweichung vorzunehmen, wie sie etwa verständlicherweise darin zu sehen ist, daß das Reichshaftpflichtgesetz im Gegensatz zum damaligen Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsgesetz eine absolute Haftungshöchstgrenze für jedes Unfallereignis nicht aufweist. Wenn es in jener amtlichen Begründung heißt:

".... Auch die aufgrund des § 3 Abs. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes zum Schadensersatz Berechtigten auf eine gemeinsame Höchstgrenze zu verweisen und die Einzelrenten entsprechend herabzusetzen..., erscheint für die Eisenbahnhaftpflicht nicht angängig. Hiernach kann jeder einzelne Schadensersatzberechtigte eine Rente bis zu 50 Millionen Mark verlangen...",

so ergibt sich daraus nichts zugunsten der von der Revision vertretenen Auffassung. Es geht hier nämlich, wie der erste Teil der oben wiedergegebenen Begründung erkennen läßt, um eine Rechtfertigung dafür, daß - im Gegensatz zur Regelung im Bereich des Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsrechts - keine absolute Haftungshöchstgrenze festgelegt wurde. Der letzte Satz des Zitats muß im Zusammenhang mit dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 RHG gesehen werden, der nur einen Hinterbliebenen nach einem Getöteten im Auge hat, so daß die mit dem Wort "jeder" gemeinte Mehrzahl von Unterhaltsberechtigten, die als Ersatzberechtigte in Betracht kommen, auf mehrere einzige Hinterbliebene, nicht aber auf mehrere Hinterbliebene eines einzigen Getöteten zu beziehen ist. Freilich wäre der Gesetzgeber bereits seinerzeit in der Lage gewesen, durch einen Zusatz in der Formulierung jeden Zweifel an seinem Willen zur grundsätzlichen Gleichbehandlung mit den von ihm als Vorbild genommenen Fällen auszuschließen. Erst das jüngst ergangene Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 (BGBl I 1577), das am 1. Januar 1978 in Kraft tritt, bringt diese Klarstellung. Wenn die dazu vorliegende amtliche Begründung (Drucks 777/75 S. 15) sagt, damit werde der "schon bisher ganz überwiegend vertretenen Auffassung" gefolgt, so bezieht sich dies auf die schon oben unter I 2 erwähnten Erläuterungswerke, kann aber für die Entscheidung des vorliegenden Falles nicht bindend sein (im übrigen weist dieser Teil der Begründung einen offensichtlichen Fehler auf, wenn gesagt wird, damit würden die kurz vorher skizzierten gegenteiligen Möglichkeiten einer Auslegung des geltenden Wortlauts "im ersteren Sinne" klargestellt).

11

3. Die Materialien zum Gesetz vom Jahre 1923 bestätigen daher, daß eine Auslegung und Deutung des § 7 a RHG im Sinne der Revision nicht dem Willen des Gesetzgebers entsprechen würde. Der Hinweis der Klägerin darauf, daß die Ansprüche der einzelnen Hinterbliebenen, die sie geltend mache, jeweils originäre seien, trifft zwar zu (vgl. BGHZ 11, 121); dies hat Bedeutung für das rechtliche Schicksal eines jeden einzelnen Anspruchs und für die Möglichkeit seiner getrennten Geltendmachung. Doch bildet der Grund der Entstehung dieser Ansprüche die Tötung eines einzigen Unterhaltsverpflichteten, der allein unmittelbar von dem Unfallereignis betroffen wurde und als Verletzter im engeren Sinne dem Unternehmer gegenübersteht. Wollte man entgegen dem aus dem Kraftfahrzeuggesetz und dem Luftverkehrsgesetz zu entnehmenden Grundsatz, daß maßgeblich nur die Beziehung zwischen Haftpflichtigem und unmittelbar betroffener Person ist, der Auffassung der Revision folgen, so würde dies zu dem sicherlich nicht zu billigenden Ergebnis führen, daß ein arbeitsunfähig gewordener Verletzter ohne Rücksicht auf die Zahl seiner unterhaltsberechtigten Angehörigen und damit ohne Rücksicht auf die von ihm zu erfüllenden Unterhaltspflichten mit seinem Ersatzanspruch auf den einfachen Höchstbetrag beschränkt wäre, während seine Ehefrau und Kinder dann, wenn er nicht nur verletzt, sondern sogar getötet worden wäre oder demnächst an seinen Verletzungen stirbt, jeweils den vollen Höchstbetrag gesondert in Anspruch nehmen könnten.

Der Revision kann nicht gefolgt werden, wenn sie meint, es müsse auch im Falle einer Gefährdungshaftung von dem Grundsatz der vollen Haftung des für einen Schaden Verantwortlichen ausgegangen werden. Dem steht schon die fast lückenlos eingeführte Haftungsbeschränkung gerade in diesem Bereich entgegen. Auch der Hinweis auf die besonders schutzwürdigen Belange der Hinterbliebenen spricht nicht für die gegenteilige Meinung. Denn deren Stellung ist nicht ungünstiger als in dem Fall, in dem, wie soeben dargestellt, ihr unterhaltspflichtiger Ehemann bzw. Vater als arbeitsunfähiger Verletzter ohne Rücksicht auf seine Unterhaltsverpflichtungen nur eine beschränkte Rente erhält.

III. Ein etwaiges auf Art. 5 des demnächst in Kraft tretenden Gesetzes zur Änderung schadenersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 beruhendes Recht der Klägerin als Rechtsnachfolgerin der rentenberechtigten Hinterbliebenen des bei ihr versicherten Estrichlegers Werner A. wird durch die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreits nicht berührt.

Dr. Weber

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Deinhardt