

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

StVG § 8

Für das Eingreifen der Ausnahmegvorschrift des § 8 StVG ist die konstruktionsbedingte Beschaffenheit des Fahrzeugs und nicht die Möglichkeit ihrer Veränderung maßgeblich (Aufgabe der bisherigen Rspr., zuletzt Urteil vom 11. Dezember 1984 - VI ZR 19/83 - VersR 1985, 245 f.).

BGH, Urteil vom 17. Juni 1997 - VI ZR 156/96 - OLG Naumburg
LG Magdeburg

BUNDESGERICHTSHOF

39

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 156/96

Verkündet am:
17. Juni 1997
Weschenfelder
Justizsekretärin z.A.
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Michael S [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED], H [REDACTED]

Beklagter und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

G [REDACTED] O [REDACTED], vertreten durch
den Verwaltungsdirektor Dieter P [REDACTED], G [REDACTED]straße [REDACTED],
O [REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und [REDACTED] -

- 2 -

38

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. April 1997 durch den Vorsitzenden Richter Groß und die Richter Bischoff, Dr. v. Gerlach, Dr. Müller und Dr. Dressler

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Naumburg vom 18. März 1996 aufgehoben.

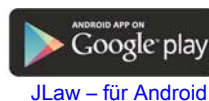
Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

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



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



Tatbestand:

Der klagende Versicherungsverband macht aus übergebenem Recht Schadensersatzansprüche aus Anlaß eines Verkehrsunfalls geltend, der sich am 22. November 1991 gegen 13.35 Uhr in L. ereignet hat. Der Beklagte führte dort für seinen Arbeitgeber mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine (Radlader) am Ortseingang Baggararbeiten im Fahrbahnbereich durch, etwa 80-100 m von einer Schule entfernt. Von dieser kommend fuhr der Schüler S. mit seinem Motorrad, auf dessen Rücksitz die Mitschülerin K. saß, auf die Baustelle zu und geriet hierbei an die Schaufel des Radladers. Beim Sturz vom Motorrad erlitten er und K. erhebliche Verletzungen. Beide sind beim Kläger unfallversichert.

Dieser verlangt vom Beklagten Ersatz seiner Aufwendungen, wobei er sich für S. ein Mitverschulden in Höhe von 30 % anrechnen läßt. Nach Rücknahme der Klage gegen die frühere Zweitbeklagte, bei der der Fuhrpark des Arbeitgebers des Beklagten haftpflichtversichert ist, beantragt er, den Beklagten zur Zahlung von 194.935,86 DM nebst 7 % Zinsen seit 10. November 1992 zu verurteilen und seine Ersatzpflicht für künftige Schäden festzustellen.

Das Landgericht hat der Klage unter Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens von S. teilweise stattgegeben. Die Berufung des Beklagten blieb ohne Erfolg. Mit der Revision erstrebt er Klagabweisung.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht führt aus, entgegen der Auffassung des Landgerichts ergebe sich die Haftung des Beklagten nicht aus der schuldhaften Verletzung einer Verpflichtung zur Sicherung der Baustelle. Eine solche Pflichtverletzung lasse sich nicht feststellen, weil weder vorgetragen noch ersichtlich sei, daß dem Beklagten diese Pflicht von seinem Arbeitgeber übertragen worden sei.

Er hafte jedoch aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung nach §§ 7, 17, 18 StVG, weil sich der Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs im Sinne des § 7 StVG ereignet habe. Der Radlader sei ein solches Fahrzeug, da er zur Fortbewegung genutzt werden könne. Der Haftungsausschluß nach § 8 StVG für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h greife nicht ein, weil mit dem Radlader nach dem im ersten Rechtszug eingeholten Sachverständigengutachten eine maximale Geschwindigkeit von 20,7 km/h erreicht werden könne. § 8 StVG sei eng auszulegen und gelte nicht, wenn ein Kraftfahrzeug nur aufgrund bestimmter Vorrichtungen nicht schneller als 20 km/h fahren könne und diese zur Ermöglichung einer höheren Geschwindigkeit von einem Fachmann ohne längere und schwierige Arbeit beseitigt werden könnten. Nach dem Gutachten könne die Geschwindigkeit allein durch die Verstellung des Gaszugs auf über 20 km/h gesteigert werden, was auch Laien leicht möglich sei. Daß damit der Grenzwert von 20 km/h nur geringfügig überschritten werde, sei unerheblich. Den ihm nach § 18 StVG obliegenden

Entlastungsbeweis habe der Beklagte nicht geführt und insbesondere nicht widerlegt, daß er bei Herannahen des Motorrads plötzlich und ohne Lichtzeichen auf die andere Fahrbahnseite abgebogen sei.

II.

Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision nicht durchweg stand.

1. Soweit die Revision allerdings einen Verstoß gegen §§ 278 Abs. 3, 139 ZPO darin sieht, daß das Berufungsgericht die Haftung des Beklagten im Gegensatz zum Landgericht nicht aus der schuldhaften Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht nach § 823 Abs. 1 BGB, sondern aus Gefährdungshaftung nach den Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes hergeleitet habe, ohne auf diesen rechtlichen Gesichtspunkt hinzuweisen und dem Beklagten Gelegenheit zur Äußerung zu geben, greift diese Rüge nicht durch. Das Berufungsgericht hat nämlich mit Verfügung vom 16. Februar 1996 gemäß § 278 Abs. 3 ZPO darauf hingewiesen, daß eine Haftung des Beklagten auch gemäß §§ 18, 17, 7 StVG in Betracht komme.

2. Mit Recht wendet sich die Revision jedoch gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, daß § 8 StVG einer Haftung des Beklagten nach den genannten Vorschriften nicht entgegenstehe.

a) Das Berufungsgericht läßt die Freistellung des Fahrzeugs von der Gefährdungshaftung durch § 8 StVG nicht eingreifen, weil es nicht auf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ankomme, sondern ausschlaggebend sei, daß diese durch einfache Veränderungen auf über 20 km/h gesteigert werden könne.

aa) Das Berufungsgericht geht insoweit von der bisherigen Rechtsprechung des erkennenden Senats aus, wonach dieser Haftungsausschluß nicht zur Anwendung komme, wenn ein Kraftfahrzeug nicht schon schlechthin durch seine Bauart, sondern lediglich aufgrund bestimmter Vorrichtungen nicht schneller als 20 km/h fahren könne und wenn diese Vorrichtungen zur Ermöglichung einer höheren Geschwindigkeit von einem Fachmann ohne längere und schwierige Arbeiten beseitigt werden könnten (Senatsurteile BGHZ 9, 123, 125; vom 9. Januar 1959 - VI ZR 9/58 - VersR 1959, 238; vom 30. November 1976 - VI ZR 12/76 - VersR 1977, 228, 229 und vom 11. Dezember 1984 - VI ZR 19/83 - VersR 1985, 245, 246). Mit dieser einschränkenden Auslegung des § 8 StVG ist der Senat der Rechtsprechung des Reichsgerichts zu der inhaltlich entsprechenden Vorschrift des § 8 Nr. 2 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen - KFG - vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) gefolgt (RGZ 128, 149, 152; RG JW 1915, 199, 200; HRR 1926, Sp. 1144, Nr. 1525; DAR 1929, Sp. 90 Nr. 48; DAR 1930, Sp. 263 Nr. 241; JW 1933, 824). Dieser Rechtsprechung lag die Erwägung zugrunde, daß es für die Haftungsfreistellung nicht darauf ankomme, welche Höchstgeschwindigkeit das Fahrzeug im Unfallzeitpunkt tatsächlich aufgewiesen habe. Lasse die Bauart an sich eine Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h zu und werde diese nur durch

bestimmte Vorrichtungen auf 20 km/h beschränkt, so reiche allein die Möglichkeit geschwindigkeitserhöhender Manipulationen aus, um die Vergünstigung entfallen zu lassen, ohne daß es darauf ankomme, ob solche Veränderungen tatsächlich vorgenommen worden seien (so insbesondere RG JW 1915 und HRR 1926, jeweils aaO).

bb) An dieser Auffassung hält der Senat nach eingehender Überprüfung nicht mehr fest. Auch unter Berücksichtigung dessen, daß § 8 StVG als Ausnahme vom Grundsatz der Gefährdungshaftung eng auszulegen ist, erscheint dem Senat unter dem Blickpunkt der Rechtssicherheit und einer interessengerechten Berücksichtigung der Situation des Halters und ihrer Abwägung gegenüber den Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer eine andere Beurteilung angezeigt.

In den Anwendungsbereich der genannten Vorschrift fallen Fahrzeuge, die auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren können. Das sind nach allgemeiner Ansicht nicht nur solche, bei denen eine Überschreitung der 20 km-Grenze schon bauartbedingt schlechthin ausgeschlossen ist, sondern grundsätzlich auch Fahrzeuge, bei denen die Bauart an sich eine höhere Geschwindigkeit theoretisch zuließe, deren Erreichen aber durch bestimmte - herstellerseits angebrachte - Vorrichtungen und Sperren verhindert wird.

Soweit im Anschluß an das Reichsgericht die bisherige Rechtsprechung des erkennenden Senats von der letztgenannten Gruppe Fahrzeuge ausgenommen hat, bei denen zur Ermöglichung einer 20 km/h überschreitenden Geschwindigkeit von

einem Fachmann ohne längere und schwierigere Arbeiten geschwindigkeitsbegrenzende Vorrichtungen beseitigt werden könnten, ist dies weder vom Wortlaut noch von der Entstehungsgeschichte und dem Zweck des § 8 StVG her geboten; auch besteht dafür kein sachliches Bedürfnis.

(1) Dem Wortlaut kann eine Differenzierung der erwähnten Art nicht entnommen werden; auch Fahrzeuge, die sich infolge typenmäßig eingebauter Vorrichtungen tatsächlich nur innerhalb der Geschwindigkeitshöchstgrenze des § 8 StVG zu bewegen vermögen, "können mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren". Auch Entstehungsgeschichte und Zweck der Vorschrift legen eine eingeschränkte Auslegung im Sinne der bisherigen Rechtsprechung nicht nahe. Vielmehr ist bereits im Entwurf 1906 (BR-Drucks. 7/1906) zu der inhaltlich übereinstimmenden Regelung des § 8 Nr. 2 KFG allein darauf abgehoben worden, daß bei Fahrzeugen, "welche eine bestimmte Geschwindigkeitsgrenze vermöge ihrer Konstruktion" nicht überschreiten könnten und "daher nicht erheblich schneller fahren als sonstige Fuhrwerke", der rechtfertigende Grund für eine Gefährdungshaftung, nämlich "die mit dem Automobilbetrieb verbundene besondere Gefährdung der Verkehrssicherheit", nicht greife. Damit wurde in Anlehnung an die Geschwindigkeit von Fuhrwerken und ähnlichen Lastfahrzeugen die konstruktionsbedingte Höchstgeschwindigkeit für ausschlaggebend erachtet, während die Frage, ob die typenmäßig ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit maßgeblich sein und wie eine Überschreitung im konkreten Fall festgestellt werden sollte, offen geblieben ist (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht Bd. I, 22. Aufl., § 8 StVG Rnr. 3 sowie Brüggemann, DAR

1951, 28). An jener Begründung für die Haftungsfreistellung hat sich auch durch die Übernahme dieser Vorschrift in § 8 StVG durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) nichts geändert.

(2) Auch ist ein sachliches Bedürfnis für eine unterschiedliche Behandlung von Fahrzeugen, bei denen die geschwindigkeitsbegrenzenden Vorrichtungen zwecks Erreichens einer höheren Geschwindigkeit nur zeitaufwendig und schwierig zu beseitigen sind, und solchen, bei denen dies schneller und leichter zu bewerkstelligen ist, nicht ersichtlich. Werden solche Manipulationen nicht vorgenommen und kann das Fahrzeug deshalb nicht schneller als 20 km/h fahren, so haften ihm nach der gesetzgeberischen Vorstellung in diesem Geschwindigkeitsbereich - gleichgültig, ob von der theoretischen Manipulationsmöglichkeit leicht oder schwierig Gebrauch gemacht werden könnte - nicht die typischen Risiken an, die sonst das Eingreifen der Gefährdungshaftung gebieten. Sofern dagegen durch Manipulationen - gleich welchen Schwierigkeitsgrades - die fahrbare Geschwindigkeit über die 20 km/h-Grenze gehoben wird, entstehen diese Risiken, so daß für die Anwendung des § 8 StVG dann kein Raum mehr ist.

Eine andere Frage ist, ob unter den heutigen Verkehrsverhältnissen die besonders langsamen Kraftfahrzeuge im fließenden Massenverkehr gegenüber schnelleren Fahrzeugen überhaupt eine geringere Gefahr darstellen, die eine Haftungsfreistellung sachlich zu rechtfertigen vermag (vgl. hierzu bereits Isaac/Sieburg, Kommentar zum Automobilgesetz, 1931, KFG § 8 Anm. C 10 S. 299 sowie Verhandlungen

und Entschliefungen des 11. Deutschen Verkehrsgerichtstags 1973, S. 2 und Krumme/Steffen, StVG § 8 Rn. 1). Dies ist indessen ein verkehrs- und rechtspolitischer Aspekt, der angesichts der bestehenden Rechtslage für die Auslegung des § 8 StVG nicht ausschlaggebend sein kann. Ihm müßte - erforderlichenfalls - der Gesetzgeber Geltung verschaffen.

b) Nach Auffassung des erkennenden Senats ist nach alledem die Regelung des § 8 StVG so zu verstehen, daß für ihr Eingreifen die konstruktionsbedingte Beschaffenheit des Fahrzeugs und nicht die Möglichkeit ihrer Veränderung maßgebend ist. Ist es zwar nicht infolge der Bauart des Fahrzeuges schlechthin unmöglich, mit ihm eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h zu erreichen, wird aber tatsächlich einer höheren Geschwindigkeit durch herstellerseits getroffene technische Vorkehrungen vorgebeugt, so kann es in diesem gewollten Zustand konstruktionsbedingt nicht schneller als 20 km/h fahren und fällt demgemäß unter die Ausnahmевorschrift des § 8 StVG. So war es nach den vom Berufungsgericht getroffenen tatsächlichen Feststellungen im Unfallzeitpunkt auch hier.

c) Bei dieser Sachlage nötigt der Streitfall nicht zu einer abschließenden Beurteilung von Fallkonstellationen, in denen die maximal erreichbare Geschwindigkeit für den Unfallzeitpunkt nicht festgestellt werden kann oder aber der Einwand erhoben wird, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sei durch Manipulation verändert worden. Insbesondere kann offenbleiben, ob in solchen Fällen demjenigen, der sich auf den Haftungsausschluß nach § 8 StVG beruft, bei dem ihm obliegenden Beweis für die Voraussetzungen dieses Haftungs-

ausschlusses nach einer im Schrifttum erörterten Auffassung ein Anscheinsbeweis oder eine Vermutung dahin zugute kommen kann, daß die maximal erreichbare Geschwindigkeit derjenigen entspreche, die bei der Typenprüfung zur Erteilung der allgemeinen Betriebserlaubnis durch das Kraftfahrzeugbundesamt für die Klassifizierung des Fahrzeugs zugrundegelegt worden ist (vgl. hierzu Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 21. Aufl., Kap. 25 Rn. 140 f.; Müller, aaO, § 8 Rn. 9 a.E.; Brüggemann, aaO, 28 f. und Schrammen, DAR 1952, 3, 5; vgl. auch Diehl, Heidelberger Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, StVG § 8 Rn. 5). Schon nach den vorstehend dargelegten Grundsätzen wird es jedenfalls dann, wenn im konkreten Fall geltend gemacht wird, daß das Fahrzeug - etwa wegen geschwindigkeitserhöhender Manipulationen - im Unfallzeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 km/h habe fahren können, eingehender tatsächlicher Feststellungen hierzu bedürfen. Steht danach fest, daß das Fahrzeug von seiner konkreten Beschaffenheit her im Unfallzeitpunkt eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h erreichen konnte, dürfte es in der Regel nicht darauf ankommen, ob dies durch Manipulationen bewirkt worden ist und ob der Fahrer oder Halter des Fahrzeugs hiervon Kenntnis hatte. Angesichts der objektiven Höchstgrenze des § 8 StVG wird vielmehr in solchen Fällen grundsätzlich die Gefährdungshaftung eingreifen müssen. Läßt sich hingegen für den Unfallzeitpunkt eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h von der konstruktionsbedingten Beschaffenheit des Fahrzeuges her nicht feststellen, so wird ein Wegfall des Haftungsausschlusses nach § 8 StVG regelmäßig nicht in Betracht kommen.

3. Steht also im Streitfall § 8 StVG entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts einer Haftung des Beklagten nach §§ 7, 17, 18 StVG entgegen, so erübrigt sich eine Stellungnahme zu den Angriffen der Revision gegen die Ausführungen, mit denen das Berufungsgericht den dem Beklagten bei einer Haftung nach diesen Vorschriften obliegenden Entlastungsbeweis dazu, daß ihn an dem Unfall kein Verschulden treffe (§ 18 Abs. 1 Satz 2 StVG), verneint hat.

4. Die angefochtene Entscheidung kann daher keinen Bestand haben. Sie stellt sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig dar (§ 563 ZPO). Die derzeitigen Feststellungen reichen insbesondere nicht aus, um die Haftung des Beklagten auf die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht nach § 823 Abs. 1 BGB zu stützen. Eine solche Pflicht ist indes entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts nicht von der Hand zu weisen.

Das Landgericht hat eine Verpflichtung zur Sicherung der Baustelle als solche mit der Erwägung bejaht, daß das Baufahrzeug zur Durchführung der Bauarbeiten auf der dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Straße bewegt werden mußte und es deshalb - auch im Hinblick auf die nahegelegene Schule - besonderer Sicherungsmaßnahmen bedurft habe. Das steht in Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Senatsurteile vom 5. März 1974 - VI ZR 186/72 - VersR 1974, 780, 782, vom 8. Februar 1977 - VI ZR 217/74 - VersR 1977, 543, 544 und vom 25. April 1989 - VI ZR 146/88 - VersR 1989, 730, 731; ebenso BGH, Urteil vom 14. Januar 1982 - III ZR 58/80 - NJW 1982, 2187, 2188). Das Berufungsgericht verkennt dies im Ansatz wohl auch

nicht, meint aber, daß die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich den Unternehmer treffe und vorliegend nicht ersichtlich sei, daß dieser sie auf den Beklagten übertragen habe. Dem kann aus Rechtsgründen nicht gefolgt werden. Insbesondere bedurfte es keines Vortrags zur Delegation der Verkehrssicherungspflicht, weil nach den bisherigen Feststellungen nicht auszuschließen ist, daß diese Pflicht dem Beklagten selbst oblag und deshalb eine besondere Delegation nicht erforderlich war. Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts trifft nämlich die Verpflichtung zur Sicherung einer Baustelle nicht nur den Unternehmer selbst, sondern (neben einem etwaigen Bauleiter) auch den örtlichen Bauführer, der aufgrund des ihm erteilten Auftrags für die Baustelle verantwortlich ist und daher auch für deren ausreichende Sicherung zu sorgen hat (vgl. die letztgenannten Urteile; zum Bauführer ausdrücklich Senatsurteil vom 8. Februar 1977 aaO sowie BGH, Urteil vom 14. Januar 1982, aaO). Diese Verpflichtung, die Baustelle deutlich erkennbar zu machen und ausreichend abzusichern, folgt aus dem allgemeinen deliktsrechtlichen Grundsatz, daß jeder, der eine Gefahrenquelle für den Verkehr schafft, alles ihm Zumutbare zu tun hat, um eine Verwirklichung dieser Gefahr zu verhindern (Senatsurteile vom 12. November 1996 - VI ZR 270/95 - NJW 1997, 582, 583 und vom 8. Februar 1977 aaO, jeweils m.w.N.). Nach diesem Grundsatz kann es für die Haftung des Beklagten nicht ausschlaggebend sein, ob er von der betrieblichen Organisation her für die Sicherung der Baustelle verantwortlich war. Jedenfalls dann, wenn auf der Baustelle keine andere Person anwesend und mit deren Sicherung befaßt war, wozu bisher keine Feststellungen getroffen worden sind, traf ihn eine eigene Verpflichtung zur Absiche-

rung, weil er zur Durchführung der Bauarbeiten die Arbeitsmaschine im Fahrbahnbereich bewegen mußte und dadurch selbst eine erhebliche Gefahrenquelle für den Verkehr geschaffen hat.

Soweit sich das Berufungsgericht für seine abweichende Auffassung auf eine in NJW-RR 1993, 1309, 1310 abgedruckte Entscheidung des OLG Düsseldorf beruft, betraf dies eine andere Fallgestaltung. Jedenfalls kann die dort vertretene Auffassung, die Verkehrssicherungspflicht treffe grundsätzlich (nur) den Unternehmer bzw. Handwerker, der sie seinerseits auf einen von ihm bestellten Bauleiter delegieren könne, welcher ohne eine solche Pflichtenübertragung nicht verkehrssicherungspflichtig sei, aus den dargelegten Erwägungen nicht für Fälle der vorliegenden Art gelten, in denen durch den Baustellenbetrieb erkennbar eine unmittelbare Gefahr geschaffen wird, die anders als durch Sicherungsmaßnahmen der mit der betreffenden Arbeit befaßten Person nicht beherrschbar ist.

III.

Das Berufungsgericht wird deshalb die erforderlichen Feststellungen dazu nachzuholen haben, ob den Beklagten nach diesen Grundsätzen eine Verpflichtung zur Sicherung

der Baustelle traf. Sollte sich eine schuldhafte Pflichtverletzung des Beklagten ergeben, so wird das Berufungsgericht die Beteiligung des Schülers S. an dem Unfall nunmehr unter dem rechtlichen Blickpunkt des § 254 BGB zu würdigen haben.

Groß

Bischoff

Dr. v. Gerlach

Dr. Müller

Dr. Dressler