

9

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

StVG § 8 a

Eine entgeltliche Beförderung im Sinne des § 8 a StVG liegt nur vor, wenn sie wirtschaftlichen Interessen des Fahrers oder Halters dient; das ist bei der Mitnahme eines Insassen, der sich lediglich an den Betriebskosten der Fahrt beteiligt, nicht der Fall.

BGH, Urt.v. 14. Mai 1981 - VI ZR 233/79 - OLG Braunschweig
LG Braunschweig

9

BUNDESGERICHTSHOF

VI ZR 233/79 **IM NAMEN DES VOLKES**

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

14. Mai 1981

W a l z

**Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

1. des Dipl.-Sportlehrers Luitger L. [REDACTED],
S. [REDACTED] Straße [REDACTED], B. [REDACTED],
2. der Öffentlichen Lebensversicherung, Braunschweig,
vertreten durch den Vorstand,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Studienreferendarin Ellen H. [REDACTED],
E. [REDACTED] Straße [REDACTED], W. [REDACTED]-E. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. April 1981 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Weber und die Richter Dunz, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Deinhardt

für R e c h t erkannt:

I. Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Braunschweig vom 8. August 1979 aufgehoben und das Urteil der 1. Zivilkammer des Landgerichts Braunschweig vom 8. November 1978 abgeändert.

Die Klage wird abgewiesen.

II. Die Kosten des Rechtsstreits hat die Klägerin zu tragen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand

Die Klägerin verlangt von den Beklagten Schadensersatz wegen ihrer bei einem Verkehrsunfall erlittenen Schäden. Der Erstbeklagte war Trainer und die Klägerin Mitglied einer Volleyball-Damenmannschaft des Universitätssportclubs B. Die Mannschaft fuhr zu auswärtigen Punktspielen im allgemeinen mit 2-3 privaten Pkw. Der Erstbeklagte nahm regelmäßig mit seinem Pkw, der bei der Zweitbeklagten gegen Haftpflicht versichert ist, einige Spielerinnen mit. Für jede Fahrt gewährte der Verein den einzelnen Fahrzeughaltern, so auch dem Erstbeklagten, unabhängig von der Höhe der Betriebskosten einen Kostenzuschuß von 0,20 DM pro gefahrenen Kilometer.

Am 22. Januar 1977 kam der Erstbeklagte mit seinem Wagen auf der Rückfahrt von einem Punktspiel der Mannschaft gegen 23.30 Uhr auf der Bundesautobahn an einer Stelle, an der sich Glatteis gebildet hatte, ins Schleudern. Der Wagen schlingerte quer über die Fahrbahn in ein angrenzendes Ackerland, wobei er sich überschlug. Ein in dem Pkw mitgenommenes Mannschaftsmitglied erlag seinen Verletzungen; auch die Klägerin wurde erheblich verletzt. Außerdem entstand ihr ein Sachschaden von 394,80 DM.

Die Klägerin hat von den Beklagten - gestützt auf § 823 BGB und auf §§ 7, 8 a StVG bzw. § 3 Nr. 3 PflVG - Ersatz ihres Sachschadens verlangt und die Feststellung begehrt, daß die Beklagten ihr zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind, der ihr durch die unfallbedingte spätere Beendigung ihres Studiums und der daraus folgenden

Verzögerung des Beginns ihrer Berufsausübung entstehen werde.

Landgericht und Oberlandesgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der (zugelassenen) Revision verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe

I.

Das Berufungsgericht stellt fest, der Erstbeklagte (demnächst: der Beklagte) sei im Unfallzeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h gefahren.. Die Außentemperatur habe deutlich den Gefrierpunkt überschritten gehabt. Eine Vereisung der Fahrbahn habe im Bereich der witterungsbedingt gegebenen Möglichkeit gelegen, sei jedoch nicht zu erkennen gewesen. Daher verneint das Berufungsgericht eine Fahrlässigkeit des Beklagten und damit eine Haftung aus § 823 BGB, bejaht jedoch eine Haftung aus § 7 StVG, weil die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit nicht dem Verhalten des "denkbar vorsichtigen Fahrers" entsprochen habe. Seine Haftung sei auch nicht durch § 8 a StVG ausgeschlossen, da die Beförderung der Klägerin geschäftsmäßig und infolge des ihm zustehenden Kostenzuschusses von 0,20 DM pro km entgeltlich erfolgt sei.

II.

Das Berufungsurteil hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Zu Unrecht nimmt das Berufungsgericht an, die Haftung des Beklagten aus § 7 StVG sei nicht nach § 8 a StVG ausgeschlossen, weil er die Klägerin entgeltlich und geschäftsmäßig befördert habe.

a) Zweifelhaft ist schon, ob das Berufungsgericht zu Recht annimmt, der Beklagte habe die Klägerin "geschäftsmäßig" befördert.

aa) Bei dem Merkmal "geschäftsmäßig" handelt es sich um ein Korrektiv gegenüber dem Begriff "entgeltlich". Die Begriffe "entgeltlich" und "geschäftsmäßig" stehen in § 8 a StVG nicht - wie z.B. in § 1 PBefG - alternativ nebeneinander (vgl. Full, Zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, § 8 a StVG, Rdn. 16; unrichtig Brenzel, VersR 1960, 579, 580). Daraus ergibt sich, daß die Haftung nicht schon durch eine entgeltliche Mitnahme des Insassen eintreten soll, sondern nur dann, wenn dies außerdem "geschäftsmäßig" erfolgt.

bb) Rechtlich einwandfrei geht das Berufungsgericht auch davon aus, daß das Merkmal der "Geschäftsmäßigkeit" nur dann bejaht werden kann, wenn der Fahrer derartige Beförderungen nicht nur in gleicher Art wiederholen (vgl. Senatsurteil vom 26. November 1968 - VI ZR 205/67 - VersR 1969, 161), sondern sie zu einem dauernden oder wenigstens wiederkehrenden Bestandteil seiner Betätigung machen will (OLG Düsseldorf, NJW 1961, 837;

OLG Frankfurt, VersR 1978, 746). Es erkennt auch zutreffend, daß eine geschäftsmäßige Beförderung nicht nur innerhalb eines Gewerbes vorgenommen werden kann (a.A. Geigel/Lang, Der Haftpflichtprozeß, 17. Aufl., 25. Kapitel, Rdn. 133). Von einer geschäftsmäßigen Personenbeförderung wird deshalb zum Teil nur da gesprochen, wo die Tätigkeit des Fahrers auf die Beförderung abzielt (vgl. OLG Frankfurt, aaO; Geigel/Lang, aaO, Rdn. 135; vgl. auch Becker, Kraftverkehrs-Haftpflichtschäden, 14. Aufl., S.76, Fn.378). Ob man die Begriffsbestimmung so weit einschränken muß, und ob daher auch die Voraussetzung der "geschäftsmäßigen" Beförderung bei einer regelmäßigen Mitnahme anderer Personen im Zusammenhang mit der eigenen Berufstätigkeit entfällt (so z.B. auch Kuntz, ZfV 1979, 533), mag im Streitfalle dahinstehen, da der Beklagte die Klägerin jedenfalls nicht "entgeltlich" befördert hat, wie sogleich ausgeführt wird.

b) Der Beklagte hat die Klägerin nicht "entgeltlich" im Sinne des § 8 a StVG in seinem Pkw mitgenommen. Daß er dadurch gegen die Vereinskasse einen Anspruch auf Zahlung von insgesamt 0,20 DM je km erlangt hat, erfüllt dieses Merkmal nicht.

aa) Richtig ist allerdings, daß der Begriff der Entgeltlichkeit, worauf auch das Berufungsgericht hinweist, weit auszulegen ist (vgl. Senatsurteil vom 26. November 1968 - VI ZR 205/67 - aaO). Daher können z.B. auch mittelbare Gegenleistungen, etwa die Beförderung von Geschäftspartnern, die Entgeltlichkeit begründen (vgl. Krumme/Steffen, StVG § 8 a, Rdn. 9). Der Senat

folgt dem Berufungsgericht auch darin, daß das Entgelt nicht aus dem Vermögen des beförderten Fahrgastes in dasjenige des Halters überführt werden muß (so Lütke/Meier/Wagner, Straßenverkehrsrecht, § 8 a StVG, Anm. 3), es vielmehr unerheblich ist, ob der Mitfahrer selbst das Entgelt leistet oder ein Dritter für ihn (vgl. Full, aaO, Rdn. 17; Krumme/Steffen, aaO).

bb) Das Berufungsgericht verkennt jedoch wesentliche Grundsätze der Gesetzesauslegung.

Die Auslegung des Begriffes "entgeltlich" muß zunächst dem Sinn und Zweck der Vorschrift des § 8 a StVG gerecht werden: Wer als Insasse in ein Kraftfahrzeug einsteigt, genießt nach der Systematik der §§ 7, 8 a StVG grundsätzlich nicht den Schutz der Gefährdungshaftung der §§ 7 ff StVG. Damit, daß eine Haftung wohl bei entgeltlicher, geschäftsmäßiger Beförderung eintreten soll, bringt das Gesetz zum Ausdruck, daß es nur dann eine Ausnahme von dem Grundsatz der Haftungsfreistellung gewährt, wenn die Beförderung wirtschaftlichen Interessen des Fahrers oder Halters dient, diese also den eigentlichen Grund für die Personenbeförderung darstellen: Die Haftung ist das Äquivalent für einen - möglicherweise auch nur mittelbar erstrebten - wirtschaftlichen Vorteil (vgl. Krumme/Steffen, aaO; Kuntz, aaO, S. 532, 533). Die Auslegung darf sich daher nicht in erster Linie nach dem üblichen Wortsinn des Begriffes "entgeltlich" richten. Deshalb ist nicht jede Beförderung gegen irgendeine Zahlung oder gegen Beteiligung an den Betriebskosten schon "entgeltlich" im Sinne des § 8 a StVG (a.A. OLG Köln, NJW 1978, 2556, 2557; Geigel/Lang, aaO, Rdn. 133).

Bei Auslegung des § 8 a StVG darf ferner nicht übersehen werden, daß der Gesetzgeber mit der Einfügung dieser Vorschrift durch das Gesetz vom 16. Mai 1957 (BGBl I 710) eine Anpassung der Haftung aus § 7 StVG zugunsten des Insassen eines Kraftfahrzeugs an die Tatbestände einer nach dem Personenbeförderungsgesetz genehmigungspflichtigen Beförderung beabsichtigt hatte (vgl. die amtliche Begründung in BT-Drucks. 2/1265 v. 15. März 1955, S. 2 und 9 und den Bericht des Rechtsausschusses vom 8. Oktober 1956, BT-Drucks. zu 2/2700, letztere abgedruckt bei Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 21. Aufl., § 8 a StVG, Rdn. 1). Dieses Ziel wurde zwar nicht erreicht, weil der damals vorliegende Entwurf zum Personenbeförderungsgesetz nicht Gesetz wurde. Durch die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz von 1961 (BGBl I 241) wurden vielmehr diesem Gesetz auch Beförderungen unterworfen, die geschäftsmäßig ausgeübt werden, ohne entgeltlich zu sein. Gleichwohl bestehen, jedenfalls was den Begriff der entgeltlichen Beförderung betrifft, zwischen beiden Gesetzen enge sachliche Beziehungen. Deshalb kann auch für § 8 a StVG nicht unberücksichtigt bleiben, daß § 1 PBefG nach seinem Absatz 2 ausdrücklich bestimmt, daß solche Beförderungsvorgänge diesem Gesetz nicht unterliegen, bei denen das Entgelt die Betriebskosten nicht übersteigt. Ob damit nur klargestellt werden sollte, daß derartige Beförderungen als "unentgeltlich" angesehen werden (so Lenz, BG 1979, 568, 569) mag dahinstehen; jedenfalls zeigt auch diese Bestimmung, daß allein die Zahlung eines bestimmten Geldbetrages die Beförderung noch nicht zu einer entgeltlichen machen muß.

Schließlich müssen bei der Auslegung des in § 8 a StVG enthaltenen Begriffes der entgeltlichen Personenbeförderung auch die Folgen einer Ausdehnung der Gefährdungshaftung auf Beförderungsvorgänge, für die das Merkmal der Entgeltlichkeit bejaht wird, berücksichtigt werden. Insofern kann schon in Betracht kommen, daß der Halter eines Kraftfahrzeuges, der entgeltlich, geschäftsmäßig andere in seinem Fahrzeug mitnimmt, seinen Haftpflichtversicherungsschutz gefährdet, weil er dann gegen die Verwendungsklausel des § 2 Nr. 2 a AKB verstoßen haben könnte (vgl. Brenzel, VersR 1960, 579, 580; Kuntz, aaO, S. 534). Die von Jagusch (aaO, 25. Aufl., Rdn. 5) berichtete Erklärung der im HUK-Verband zusammengeschlossenen Haftpflichtversicherer, in einer sog. Fahrgemeinschaft mit wechselseitiger Mitnahme ohne Bezahlung keine entgeltliche und geschäftsmäßige Personenbeförderung zu sehen, ist keine geschäftsplanmäßige Erklärung der Versicherer und nimmt dem Fahrer nicht so ohne weiteres die Sorge ab, im Falle eines Unfalls um seinen Deckungsschutz kämpfen zu müssen. Vor allem aber wird er durchweg schon deshalb durch eine Haftung aus §§ 7, 18 StVG betroffen, weil ihm, mag auch sein Haftpflichtversicherer für ihn nur aus dieser Vorschrift eintreten müssen, der Verlust des Schadensfreiheitsrabattes, jedenfalls eine Rückstufung, droht. Würde schon jede Annahme eines Fahrtkostenzuschusses bzw. die Ersparnis von Fahrtkosten durch wechselseitige Mitnahme eine entgeltliche Personenbeförderung darstellen, wie dies das Oberlandesgericht Köln (NJW 1978, 2552, 2557) angenommen hat, dann müßten im übrigen zumindest alle diejenigen Halter von Kraftfahrzeugen, die regelmäßig so verfahren, mit einer Prämienerrhöhung rechnen. Bei Zu-

nahme solcher Fahrgemeinschaften infolge weiterer Ölverknappung könnte eine solche Prämienanhebung sogar alle Kfz-Halter treffen. All dies dürfte der Parlamentarische Staatssekretär des Bundesverkehrsministers bei seiner Antwort im Bundestag vom 27. Juli 1979 zu den Auswirkungen der Entscheidung des Oberlandesgerichts Köln (vgl. BT-Drucks. 8/3092, S. 13) verkannt haben.

Die Interessen der geschädigten Insassen fordern auch nicht, jede Beförderung, die bloß gegen Zahlung eines Beitrages zu den Fahrt- oder Betriebskosten oder durch eine wechselseitige Mitnahme von Personen geschieht, schon als "entgeltliche" Personenbeförderung anzusehen. Das gilt vor allem für "Fahrgemeinschaften", die Arbeitskollegen zur Einsparung der teuren Treibstoffe bilden, die gemeinsam zur Arbeit und wieder nach Hause fahren. Gemäß § 550 Abs. 2 Nr. 2 RVO in der ab 1. April 1974 geltenden Fassung besteht auch dann Unfallversicherungsschutz, wenn der Versicherte von dem unmittelbaren Wege zwischen seiner Wohnung und seinem Ort seiner Tätigkeit abweicht, weil er mit anderen berufstätigen oder versicherten Personen gemeinsam ein Fahrzeug für den Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit benutzt (vgl. Berger, SozVers 1974, 242). Diese Regelung ist eigens geschaffen worden, um zur Förderung von Fahrgemeinschaften beizutragen (vgl. den Bericht des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung, BT-Drucks. 7/1642 v. 4. Februar 1974, S. 2, abgedruckt bei Lauterbach, Unfallversicherung, § 550 RVO, Anm. 1/§. 258/27. Die neue Bestimmung der Nr. 2 des § 550 Abs. 2 RVO erfaßt auch die Mitnahme von Schülern und Studenten, die gemäß § 539 Abs. 1 Nr. 14 RVO "Versicherte" sind (vgl. den Bericht

des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung aaO). Seitdem sind die meisten Mitglieder von Fahrgemeinschaften, wenn sie in ihrem Wagen bei einem Unfall verletzt werden, bereits weitgehend geschützt. Oft wird zwar - wie im Streitfall dennoch kein Unfallversicherungsschutz nach der Reichsversicherungsordnung bestehen; auch wird häufig keine Insassen-Unfallversicherung oder eine andere Unfallversicherung zu Gunsten der Mitfahrenden abgeschlossen sein. Das aber rechtfertigt es nicht, generell die meisten Fälle solcher "Fahrgemeinschaften" schon deshalb als entgeltliche Personenbeförderung anzusehen, weil der mitgenommene Insasse sich an den Betriebskosten des Fahrers beteiligt. Dem Anliegen, im Interesse der Treibstoffersparnis, aber auch der Verminderung der Verkehrsdichte und damit der Unfallgefahren und nicht zuletzt der Umweltbelastung das Mitnehmen, insbesondere in der Art von Fahrgemeinschaften zu fördern, wird eher dadurch gedient, daß die Verantwortlichkeit des Fahrers auf seine Verschuldenshaftung (§ 823 BGB) beschränkt bleibt, als dadurch, daß seine Verantwortlichkeit mittels allzu weiter Auslegung der Ausnahmevorschrift des § 8 a StVG verschärft wird.

cc) Aus alledem ergibt sich, daß es nicht ausreicht, eine Beförderung zu einer "entgeltlichen" zu machen, wenn ein Fahrtteilnehmer dem Halter bzw. Fahrer nur einen Zuschuß zu den Betriebskosten gewährt (so auch Darkow, Kraftverkehrsrecht von A-Z, Kennzahl 44221, S. 31; Lenz, aaO; Lauterbach, aaO, Anm. 19 a, Buchstabe g). Dieser Umstand weist - wenn keine besonderen Anhaltspunkte für das Gegenteil vorliegen - schon darauf hin, daß der Halter bzw. Fahrer an der Beförderung ^{kein} wirtschaftliches Interesse hat. Zu Unrecht geht deshalb das Oberlandesgericht Köln (aaO) davon aus, schon dadurch, daß sich

Arbeitskollegen auf ihrem Weg von und zur Arbeitsstelle abwechselnd mit ihren Wagen mitnehmen, würden die Voraussetzungen einer entgeltlichen Beförderung erfüllt. Auch im Streitfall, in dem der Sportclub dem Beklagten nur einen Zuschuß von 0,20 DM pro Kilometer gewährte, kann nicht davon gesprochen werden, daß die Beförderung der Spieler wirtschaftlichen Interessen des Beklagten diene. Diese Zahlung war nur eine Art Aufwendungersatz. Das wird im Rechtsleben auch sonst nicht als Entgelt angesehen, worauf mit Grund ein Teil des Schrifttums (vgl. Lütkes/Meier/Wagner, aaO) und der Rechtsprechung (OLG Frankfurt, VersR 1978, 746, 747) hinweisen.

2. Das Berufungsurteil kann auch nicht mit anderer Begründung aufrecht erhalten werden.

a) Der Revisionserwiderung kann nicht zugegeben werden, daß das Berufungsgericht zu Unrecht eine Haftung des Beklagten aus § 823 BGB verneint hat. Voraussetzung für eine solche Haftung wäre, daß der Beklagte schuldhaft mit einer für die Straßenverhältnisse zu hohen Geschwindigkeit gefahren wäre. Das Berufungsgericht kommt jedoch aufgrund der von ihm getroffenen Feststellungen und dem Inhalt der beigezogenen Strafakten rechtsfehlerfrei zu dem Ergebnis, dem Beklagten könne nicht vorgeworfen werden, nicht langsamer gefahren zu sein; die Vereisung der Fahrbahn sei nämlich weder zu erkennen noch zu erwarten gewesen. Es konnte zu diesem Ergebnis kommen, obwohl nach der in den Strafakten befindlichen Auskunft des Wetteramtes der Erdboden noch bis zu 15 cm tief gefroren war. Aus der Auskunft ergab

sich nämlich zugleich, daß der Boden oberflächlich aufgetaut war und daß eine Lufttemperatur von 2-3 Grad über Null herrschte. Bei solchen Witterungsverhältnissen konnte das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei davon ausgehen, der Beklagte habe jedenfalls an der Unfallstelle auf der ebenen Strecke der Bundesautobahn außerhalb des Waldes nicht damit zu rechnen brauchen, daß es auf der feuchten Fahrbahn zu Eisglätte komme. Davon ging übrigens auch die Klägerin im Strafverfahren selbst aus.

Der Beklagte war bei der Witterung am Unfalltag auch nicht gehalten, wie die Revisionserwiderung meint, sich vor Antritt der Fahrt über die Autobahn bei zuständigen Stellen, etwa dem ADAC, zu vergewissern, ob die Fahrbahnen eisfrei waren. Es konnte ihm jedenfalls schon im Strafverfahren nicht widerlegt werden, daß er im Radio während der Fahrt keine Warnmeldungen gehört hatte.

b) Damit scheiden auch etwaige vertragliche Schadensersatzansprüche aus. Andere Anspruchsgrundlagen sind für den geltend gemachten Anspruch nicht ersichtlich.

III.

Der Klägerin steht somit nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen der geltend gemachte Schadensersatzanspruch unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zu. Da das Berufungsgericht den Sachvortrag der

Parteien in jeder Hinsicht ausgewertet hat, sind weitere Feststellungen nicht mehr zu treffen. Daher mußte die Klage unter Aufhebung bzw. Abänderung der vorinstanzlichen Urteile abgewiesen werden.

Dr. Weber

Dunz

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Deinhardt