

Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: KrfzG § 8 Abs 1

Rechtssatz: Für den Ausschluß der Gefährdungshaftung bei Kraftfahrzeugen mit Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st kommt es nicht auf das Ergebnis der amtlichen Geschwindigkeitsprüfung bei der Zulassung des Fahrzeuges, sondern auf die objektive Beschaffenheit bei seiner Verwendung im Verkehr an.

Ist die Überschreitung der Geschwindigkeit von 20 km/st nicht schon durch die Bauart des Fahrzeuges schlechthin ausgeschlossen, so muß die Unüberschreitbarkeit dieser Geschwindigkeitsgrenze durch eine solche Vorrichtung gewährleistet sein, die von dem Fahrer überhaupt nicht oder doch nur in längerer oder schwieriger Arbeit beseitigt oder ausgeschaltet werden kann (Bestätigung der Rechtsprechung des RG -RGZ 128, 149 1527).

Aktenzeichen: VI ZR 55/52

Urteil des BGH vom 18. März 1953

OLG Nürnberg

57
VI ZR 55/52

Verkündet
am 18. März 1953
Malessa, ap. Justizassistent
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma O [REDACTED] Dampfsäge- und Hobelwerke KG
in W [REDACTED], N [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin
und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Textilkaufmann Ludwig T [REDACTED] in W [REDACTED],
O [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten
und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 18. März 1953 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Gelhaar, Hanebeck,
Dr. Bode und Dr. Kaul

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Nürnberg
vom 23. November 1951 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens fallen der Be-
klagten zur Last.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Am 30. November 1946 begegnete dem Kläger in W [REDACTED] auf der R [REDACTED]straße eine Hanomag-Zugmaschine der Beklagten vom Typ R 40 mit Spezialanhänger für Langholz. Vom linken Hinterrad des Anhängers löste sich plötzlich ein Sprengring. Er traf den Kläger am linken Schienbein und verletzte ihn schwer. Der Kläger hat die Beklagte als Halterin der Fahrzeuge auf Grund der Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes auf Ersatz der Schadensfolgen in Anspruch genommen. Landgericht und Oberlandesgericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, soweit der Kläger Ersatz seines Verdienstausfalles für die Zeit vom 1. Januar 1947 bis 30. September 1949 verlangt. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung des Klägers mit diesem Anspruch. Der Kläger bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision wendet sich dagegen, daß das Berufungsgericht die Haftung der Beklagten nach § 7 KrfzG bejaht hat, obwohl, wie die Revision meint, die Geschwindigkeit der Zugmaschine bei Fahrt auf ebener Bahn auf 18,7 km/st begrenzt gewesen sei. Sie rügt eine Verletzung des § 8 Abs 1 KrfzG. Diese Rüge ist nicht berechtigt.

Nach § 8 Abs 1 KrfzG gelten die Vorschriften des § 7 KrfzG nicht, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht worden ist, das auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/st fahren kann. Die Ursache des Unfalles ging von dem Anhänger aus. Dieser bildete aber, ohne selbst Kraftfahrzeug zu sein, mit der Zugmaschine eine betriebliche Einheit, so daß es auf die Fahrgeschwindigkeit ankommt, die die Zugmaschine zu erreichen vermochte. Wie das angefochtene



Urteil hervorhebt, entwickelt nun zwar die Hanomag-Zugmaschine Typ R 40 nach dem Prospekt der Herstellerfirma und der von ihrem Generalvertreter in N. erteilten Auskunft bei Einschaltung des letzten der fünf Gänge, mit denen sie ausgestattet ist, nur eine Höchstgeschwindigkeit von 18,7 km/st. Auch im Typschein des Fahrzeuges Nr 451 vom 26. Januar 1942, ausgestellt von der ehemaligen Reichsstelle für Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen in Berlin, ist die erreichbare Höchstgeschwindigkeit mit rund 18 km/st vermerkt. Das Berufungsgericht hat aber auf Grund eines Gutachtens der technischen Prüfstelle für Kraftfahrzeugverkehr in Nürnberg festgestellt, daß der Fliehkraftregler, der die Fahrgeschwindigkeit der Maschine auf dieses Maß begrenzt, auf verschiedene Weise zu veränderter Wirkung gebracht oder ganz außer Betrieb gesetzt werden kann. Neben zwei anderen Eingriffsmöglichkeiten, die sich nicht ohne größeren Zeitaufwand vornehmen lassen, kommt vor allem die verhältnismäßig leichte Anbringung eines Drahtes vom Reglergestänge zum Führerhaus in Betracht, mit dessen Hilfe der Regler durch Handzug oder Fußdruck ausgeschaltet werden kann. Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges läßt sich auf diese in Kraftfahrerkreisen nicht unbekannte Art ohne Schaden für den Motor vorübergehend unschwer auf 22 km in der Stunde steigern. Das Berufungsgericht hat daher die Voraussetzungen für den Haftungsausschluß nach § 8 Abs 1 KrfzG nicht als erfüllt angesehen.

Bei dieser Beurteilung befindet sich das Berufungsgericht, wie auch die Revision nicht verkennt, im Einklang mit der Auffassung, die in der Rechtsprechung bisher allgemein vertreten worden ist. Das Reichsgericht hat den Ausnahmetatbestand des Haftungsausschlusses anfangs nur dann für gegeben gehalten, wenn die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st durch die Bauart des Fahrzeuges schlecht-

hin ausgeschlossen war (RGZ 86, 72 74 = JW 1915, 198). Später hat es die Voraussetzungen für den Eintritt der Begünstigung auch in den Fällen bejaht, in denen die Überschreitung dieser Geschwindigkeit zwar nicht völlig unmöglich, zur Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf die Höchstgrenze von 20 km/st aber eine solche Vorrichtung eingebaut war, die von dem Fahrer überhaupt nicht oder doch nur in längerer oder schwieriger Arbeit beseitigt werden konnte (vgl. RGZ 128, 149 152 = JW 1930, 2849 = RechtdKraftf 1930, 456; RG Recht 1930, 2041 = DAR 1930, 263; RG JW 1933, 824; so auch OLG Hamm RechtdKraftf 1928, 328; OLG Hamburg JW 1931, 3388; KG VAE 1943, 53; OLG Celle DAR 1951, 28; AG Oldenburg MDR 1951, 29; OLG Tübingen DAR 1952, 6). Als Ausnahmebestimmung muß, so ist betont worden, die Vorschrift über den Haftungsausschluß eng ausgelegt werden. Es kommt nicht darauf an, ob im gegebenen Falle die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st wirklich überschritten worden ist; vielmehr ist die objektive Beschaffenheit des Fahrzeugs dafür maßgebend, ob es die Gewähr gegen eine ohne Schwierigkeit zu erreichende Überschreitung dieser Geschwindigkeitsgrenze bietet (vgl. RG Recht 1930, 2041 = DAR 1930, 263; RG JW 1933, 824; KG VAE 1943, 53).

Die Revision hält es nicht für gerechtfertigt, an dieser Rechtsprechung festzuhalten. Sie will das entscheidende Gewicht auf die amtliche Feststellung der Höchstgeschwindigkeitsgrenze des Fahrzeugs nach der Typbescheinigung legen und der Möglichkeit, durch Vornahme von Änderungen am Fahrzeug die Geschwindigkeit zu erhöhen, keine Bedeutung beimessen, solange nicht eine Änderung tatsächlich erfolgt sei. Lasse die Bauart des Fahrzeugs Eingriffe ohne auffallende Umbauten zu, so möge es der Fahrzeughalter beweisen, daß ein Eingriff nicht vorgenommen worden ist.

Die Erwägungen der Revision können jedoch nicht dazu führen, der in der Rechtsprechung bisher vertretenen Auffassung die Anerkennung zu versagen.

Die Gesetzesbestimmung des § 8 Abs. 1 KrfzG stellt es nicht darauf ab, welche Höchstgeschwindigkeit bei der Zulassung des Kraftfahrzeuges zum Verkehr festgestellt und im Typschein (§ 20 StVZO), Kraftfahrzeugschein (§ 24 StVZO) oder Kraftfahrzeugbrief (§ 25 StVZO) eingetragen worden ist. Sie läßt vielmehr den Ausschluß der Gefährdungshaftung nach § 7 KrfzG davon abhängig sein, daß bei seiner Verwendung das Fahrzeug auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km/st hat fahren können. Nicht die bei Erteilung der Betriebserlaubnis ermittelte Höchstgeschwindigkeit, sondern die um die Unfallszeit wirklich erreichbare Höchstgeschwindigkeit ist also entscheidend.

Entgegen der Ansicht, die von der Revision im Anschluß an die Ausführungen von Brüggemann (DAR 1951, 28) und Schrammen (DAR 1952, 3) vertreten worden ist, kann auch aus der Entstehungsgeschichte des Kraftfahrzeuggesetzes nicht entnommen werden, daß es mit der typmäßig festgestellten Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich sein Bewenden habe. Die Entwürfe zum Kraftfahrzeuggesetz von 1906 und 1908 sahen vor, daß die Haftungsbefreiung eintreten solle, wenn das Fahrzeug eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten könne und mit einer amtlichen Marke versehen oder, wie es in der an den Reichstag gelangten Fassung lautete, hierauf amtlich geprüft sei (vgl. Müller Straßenverkehrsrecht 17. Aufl. S. 244/245). Auch die Entwürfe haben daher nicht von dem objektiven Erfordernis abgesehen, daß die als Grenze gesetzte Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann; sie haben nur zusätzlich verlangt, daß hierüber auch noch eine amtliche Prüfung oder

sogar Markierung des Fahrzeugs stattzufinden habe. Wie die Erfahrung gezeigt hat, ist es sehr wohl möglich, daß zwischen den Ergebnissen der amtlichen Geschwindigkeitsprüfung im Zulassungsverfahren und der jeweils festzustellenden wirklichen Beschaffenheit und erreichbaren Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs Unterschiede bestehen, mögen sie nun darauf beruhen, daß bei der serienmäßigen Herstellung eines Fahrzeugtyps Ungleichmäßigkeiten und Abweichungen von der Norm auftreten (so in dem vom OLG Celle DAR 1951, 28 entschiedenen Falle) oder daß das Fahrzeug, ohne in seiner Konstruktion schon wesentlich verändert zu werden, doch die Möglichkeit eines die Geschwindigkeit erhöhenden Eingriffs gestattet. Daß bei einem solchen Abweichen der wirklichen Gegebenheiten von dem amtlichen Prüfungsergebnis dem letzteren der Vorrang gebühre, haben die Entwürfe zum Kraftfahrzeuggesetz nicht zum Ausdruck gebracht. Umsoweniger kann angenommen werden, daß die im Zulassungsverfahren getroffene Geschwindigkeitsfeststellung entscheidend sei, nachdem die Entwürfe ohne das zusätzliche Erfordernis der amtlichen Prüfung oder Markierung Gesetz geworden sind und die Frage des Haftungsausschlusses eine Regelung gefunden hat, die es allein auf die objektive Sachlage zur Zeit der Verwendung des Fahrzeugs im Verkehr ankommen läßt.

Der Revision kann auch nicht gefolgt werden, wenn sie meint, für die Maßgeblichkeit der Typbescheinigung spreche es, daß infolge der Entwicklung des Kraftfahrwesens die Feststellung der Geschwindigkeitsgrenze von 20 km/st auch in anderer Hinsicht von Bedeutung geworden sei. Es liegt auf einem ganz anderen Gebiet als dem der Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters für die beim Betriebe des Fahrzeugs verursachten Schäden, daß Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 20 km/st Höchstgeschwindigkeit vor 1936 ohne Führerschein betrieben werden konnten und seitdem hierzu der Führerschein

der Klasse 4 notwendig ist, der in einem einfacheren Verfahren erteilt wird als die Führerscheine der anderen Klassen (§§ 5, 10 StVZO). Es steht auch in keinem Zusammenhang mit der Frage der Haftung des Fahrzeughalters, daß selbstfahrende Arbeitsmaschinen von der Zulassungspflicht befreit sind und kein amtliches Kennzeichen zu führen brauchen, wenn ihre Höchstgeschwindigkeit 20 km/st nicht übersteigt (§ 18 Abs 2 Ziff 1 StVZO). Nichts anderes gilt von den technischen Bedingungen, die sich aus der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs für die Art der notwendigen Bereifung und Bremsrichtungen ergeben (§§ 36, 41 StVZO). Obwohl die Entwicklung des Kraftfahrwesens seit dem Erlass des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 bis in die jüngste Zeit hinein zu mancherlei Änderungen des Gesetzes geführt hat und auch die Bestimmung über die Freistellung des Halters von der Haftung nicht unberührt geblieben ist (vgl die Gesetzesänderungen von 1923 -RGBl I, 743- und von 1939 -RGBl I, 2223-), hat sich jedoch daran nichts geändert, daß der Haftungsausschluß bei geschwindigkeitsbeschränkten Fahrzeugen von dem Vorliegen der Voraussetzungen abhängig ist, wie sie von Anfang an im Gesetz festgelegt worden sind.

Es kann ferner nicht anerkannt werden, daß der Zweck des Gesetzes die Ansicht der Revision rechtfertige. Es sind die besonderen Gefahren gewesen, die mit dem Betriebe von Kraftfahrzeugen verbunden sind, welche zum Erlass des Gesetzes geführt haben. Den Verkehr vor ihnen zu schützen, ist sein ausgesprochener Zweck. Zu seiner Verwirklichung hat es den Grundsatz der Gefährdungshaftung zur beherrschenden Geltung gebracht und einer Person, die beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges Schaden erleidet, einen Ersatzanspruch gegen den Fahrzeughalter von solcher Durchschlagskraft gewährt, daß er nur durch den Nachweis abgewehrt werden kann, daß der Unfall durch ein un-

abwendbares Ereignis verursacht worden ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht. Der Grund der Gefahren liegt vor allem in der höheren Geschwindigkeit, die ein Kraftfahrzeug, verglichen mit den bisher üblichen Verkehrsmitteln, erzielen kann. Wenn daher eine Ausnahme von der Gefährdungshaftung für langsam fahrende Kraftfahrzeuge zugelassen worden ist, so ist die Grenze doch so gezogen, daß das Fahrzeug außer Stande sein muß, die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st auf ebener Bahn zu überschreiten. Das Gesetz hat es zwar nicht auf die Bauart des Fahrzeuges als Hindernis für eine höhere Geschwindigkeit abgestellt, wie dies in den durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (BGBl I, 832) eingeführten § 57 a StVZO für die Befreiung von Kraftfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km in der Stunde von der Notwendigkeit der Ausrüstung mit einem Fahrtschreiber ausdrücklich bestimmt worden ist. Es bestehen daher keine Bedenken, es mit der bisherigen Rechtsprechung als genügend anzusehen, wenn die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/st durch eine besondere Vorrichtung gewährleistet wird. An dieser Gewähr fehlt es aber, wenn die Vorrichtung, wie im vorliegenden Fall der Regler, ohne größere Schwierigkeit ausgeschaltet oder so umgestellt werden kann, daß eine höhere Geschwindigkeit erreichbar ist. Ob die Umstellung im einzelnen Fall geschehen ist, kann nicht entscheidend sein. Eine unzureichende Sicherung gegen die Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st kann den Ausschluß von der Haftung ebensowenig begründen wie von einem Haftungsausschluß infolge Unabwendbarkeit des Ereignisses die Rede sein kann, wenn sich bei einem Unfall ein Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges ausgewirkt hat. In keinem Falle ist es auch für das Eingreifen der Gefährdungshaftung von Bedeutung, welche Fahrgeschwindigkeit das Fahrzeug bei dem Unfall selbst eingehalten hat.

An dieser Beurteilung können schließlich auch die von der Revision angeführten wirtschaftlichen Gesichtspunkte nichts ändern. Ob mit der Herausnahme aus der Gefährdungshaftung die Wirtschaftlichkeit der Kraftfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km/st hat gehoben werden sollen, wie die Revision meint, mag dahinstehen; jedenfalls erscheint es nicht gerechtfertigt, unter Zurücksetzung der Belange anderer Verkehrsteilnehmer den Vorteil auch solchen Fahrzeugen zukommen zu lassen, die keine Gewähr gegen die Unüberschreitbarkeit dieser Geschwindigkeits- und Gefahrengrenze bieten. Mag auch die im Zulassungsverfahren getroffene Feststellung der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/st auf die Höhe der Beitragssätze zur Kraftfahrzeugversicherung von Einfluß sein, so ist es doch nicht zulässig, das Bestehen von Ansprüchen eines durch Unfall Geschädigten von den Versicherungsverhältnissen abhängig zu machen und ihm Schadensersatzansprüche zu versagen, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht worden ist, dessen Geschwindigkeitsvermögen in Wirklichkeit doch nicht mit hinreichender Zuverlässigkeit an dieses Höchstmaß gebunden ist.

Der erkennende Senat sieht hiernach keine Veranlassung, von der gefestigten Rechtsprechung des Reichsgerichts abzugehen.

Die Revision muß daher mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückgewiesen werden.

Dr. Kleinewefers

Dr. Gelhaar

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Kaul