

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2203 095

GVG § 70

Zur Zulässigkeit der Mitwirkung von Hilferichtern beim Oberlandesgericht.

StVG § 7 Abs. 1

Wird der Anhänger eines Lastzuges aus der Betriebseinheit gelöst und am Straßenrand abgestellt, so ist ein durch den Anhänger verursachter Unfall bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs entstanden. Auf die Dauer der Trennung vom Motorwagen kommt es nicht an.

BGH, Urt. v. 21. März 1961 - VI ZR 88/60 - OLG Stuttgart
LG Ulm

Verkündet am 21. März 1961
Kriegl, Justizobersekretär als
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle.

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

In dem Rechtsstreit

des Transportunternehmers Hans W.G. Ho[REDACTED] in H[REDACTED]
[REDACTED], W[REDACTED] C[REDACTED],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die K[REDACTED] für Han[REDACTED], Ha[REDACTED] und G[REDACTED] VaG.
in St[REDACTED]-O, M[REDACTED]str. [REDACTED], vertreten durch die Vor-
standsmitglieder Eugen B[REDACTED] in Ma[REDACTED] und
Dr. Walter M[REDACTED] in St[REDACTED],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 21. März 1961 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Dr. Engels sowie der Bundes-
richter Dr. Kleinewefers, Dr. Bode, Heinrich Meyer und
Dr. Pfretzschner

für Recht erkannt:

Die Revision des Beklagten gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Stuttgart vom
22. Oktober 1959 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden dem Beklagten auf-
erlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 30. Dezember 1955 gegen Mittag fuhr der Kraftfahrer L. mit einem Lastzug des Beklagten auf der Bundesstrasse in Richtung U. Kurz hinter der Autobahnausfahrt U.-Ost stürzte der Anhänger des Lastzuges infolge starker Windböen und falscher Beladung um; der Anhänger wurde entladen und wieder auf die Räder gestellt. Da die Anhängergabel stark verbogen und der Anhänger auch wegen weiterer Schäden nicht mehr betriebsfähig war, wurde er auf der rechten Fahrbahnseite der dort 8,50 m breiten Strasse belassen. L. wandte sich in U. an die Firma K. , damit der Anhänger abgeschleppt und repariert werde. Da kein Abschleppfahrzeug bereit stand, fuhr L. zurück und brachte bei eintretender Dunkelheit zwei rote Sturmlaternen an dem Anhänger an.

Gegen 18.15 Uhr fuhr ein in Richtung U. fahrender Personenwagen gegen die linke hintere Ecke des Anhängers. Dieser wurde infolge des Anpralles verschoben, so dass sich nunmehr das rechte Vorderrad in einem Abstand von 70 cm und das rechte Hinterrad in einem Abstand von 90 cm zum rechten Strassenrand befanden.

Gegen 18.30 Uhr fuhr der ebenfalls von der Autobahnausfahrt U.-Ost kommende Kaufmann Georg He. mit seinem Mercedes Personenkraftwagen gegen den Anhänger.

Die Klägerin, bei der He. krankenversichert ist und die infolge der Unfallverletzungen an He. Leistungen erbracht hat und noch erbringen muss, hat mit der vorliegenden Klage die gemäss § 67 VVG auf sie übergegangenen Schadensersatzansprüche ihres Versicherungsnehmers geltend gemacht. Sie hat die unstreitig erbrachten Aufwendungen eingeklagt. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. In der Berufungs-



instanz hat die Klägerin die von ihr inzwischen erbrachten Leistungen in Höhe von 1.973,-- DM geltend gemacht und beantragt, festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet sei, ihre künftigen Aufwendungen an Georg He[REDACTED] insoweit zu ersetzen, als sie diese wegen des Unfalls vom 30. Dezember 1955 satzungsgemäss zu erbringen habe. Das Berufungsgericht hat den Beklagten zur Zahlung von 700,29 DM verurteilt und festgestellt, dass der Beklagte im Rahmen des Strassenverkehrsgesetzes verpflichtet ist, der Klägerin ihre künftigen satzungsmässigen Aufwendungen für den Versicherten Georg He[REDACTED] aus dem Unfall vom 30. Dezember 1955 zu ersetzen, abzüglich eines Viertels der künftigen Gesamtaufwendungen He[REDACTED] an Heilbehandlungskosten auf Grund dieses Unfalls. Die weitergehende Klage ist abgewiesen worden.

Mit der Revision möchte der Beklagte seinem in der Berufungsinstanz gestellten Antrag auf Zurückweisung der Berufung zum Erfolge verhelfen. Die Klägerin bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die vom Berufungsgericht zugelassene Revision kann keinen Erfolg haben.

1.) Die Rüge der Revision, der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts in Stuttgart sei in der mündlichen Verhandlung vom 15. Oktober 1959 nicht ordnungsgemäss besetzt gewesen, ist nicht begründet. Aus der Tatsache, dass der Senat in der mündlichen Verhandlung mit einem Senatspräsidenten, einem Oberlandesgerichtsrat und einem Landgerichtsrat besetzt war, kan

an sich nichts hergeleitet werden. Der verfassungsrechtliche Grundsatz der Unabhängigkeit der Gerichte erlaubt nämlich die Mitwirkung von Hilfsrichtern (BVerfGE 3, 213, 224; 4, 331, 345). Jedoch könnte eine unvorschriftsmässige Besetzung wegen der Mitwirkung des Landgerichtsrats als Hilfsrichters am Oberlandesgericht dann in Frage stehen, wenn die 1959 am Oberlandesgericht tätigen Hilfsrichter nicht nur zur Behebung eines vorübergehenden Bedürfnisses einberufen wurden, sondern auf die Dauer mit Daueraufgaben betraut waren (GSSt BGHSt 14, 321, 327). Hilfsrichter dürfen aber, wie in dieser grundlegenden Entscheidung vom 2. Mai 1960 klargestellt ist, zur Behebung eines vorübergehenden Bedürfnisses und zur Einarbeitung und Ausbildung abgeordnet werden. Dies gilt nicht nur für die Landgerichte, sondern auch für die Oberlandesgerichte. Gerade hier besteht ein besonderes Interesse, dem zum Aufstieg vorgesehenen richterlichen Nachwuchs Gelegenheit zur Fortbildung zu geben. Zu den vorübergehenden Aufgaben, für die Hilfsrichter abgeordnet werden können, gehören auch solche, die den Gerichten durch besondere Gesetze überwiesen sind und die ihrer Natur nach nicht als Daueraufgaben angesehen werden können, mag auch ihre Erledigung zeitlich nicht genau zu bestimmen sein, wie z.B. Wiedergutmachungs- und Entschädigungssachen. Der Grosse Senat für Strafsachen hat (aaO S. 328) darauf hingewiesen, daß eine andere Auffassung über die Zulässigkeit, Hilfsrichter abzuordnen, dazu führen könnte, dass Gerichte von dem Augenblick an, in dem diese besonderen Aufgaben ersatzlos wegfallen, mit fest angestellten Richtern überbesetzt wären. Dies ist nicht wünschenswert, zumal damit die besonders wichtige und erforderliche Fortbildung des richterlichen Nachwuchses in Frage gestellt sein könnte. Denn eine Abordnung an ein unterbeschäftigtes Gericht ist nichtsinnvoll und dient nicht der Sache.

Bei Berücksichtigung dieser Grundsätze ist für 1959 keine unzulässige Heranziehung von Hilfsrichtern an das Oberlandesgericht gegeben. Nach der Auskunft des Justizministeriums Baden-Württemberg vom 2. Februar 1961 waren dem Oberlandesgericht Stuttgart im Jahre 1959 im Durchschnitt $6 \frac{1}{2}$ Hilfsrichter zugeteilt. Hiervon entfielen auf Entschädigungssachen $2 \frac{1}{2}$ und auf erkrankte und beurlaubte Richter 3 Hilfsrichter, so dass nur ein Hilfsrichter insgesamt für andere Aufgaben zur Verfügung stand. Der in dieser Sache tätige Hilfsrichter war vom 1. Juni 1959 bis 19. Juni 1960 dem Oberlandesgericht zugewiesen, um seine Eignung für eine Beförderungsstelle zu beurteilen. Auch dies ist nicht zu beanstanden und keine unzulässige Betrauung mit Daueraufgaben, die zu einer Aufhebung des Urteils führen müsste.

2. a) In materiell-rechtlicher Hinsicht vertritt der Beklagte die Auffassung, seine Haftung als Halter des Anhängers entfalle bereits deshalb, weil sich der Unfall des He [REDACTED] bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ereignet habe. Der Unfall könne schon deshalb nicht dem Betrieb des Kraftfahrzeugs zugeordnet werden, weil der Anhänger als solcher keine eigene Antriebsmaschine habe. Ein Anhänger sei nur dann unter § 7 Abs. 1 StVG zu fassen, wenn er im Zusammenhang mit dem Motorwagen benutzt werde.

Es ist zwar richtig, dass Anhänger entsprechend § 1 Abs. StVG für sich allein nicht als Kraftfahrzeuge gelten, denn sie sind keine Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden. Sie werden es erst, wenn sie an ein maschinenbetriebenes Fahrzeug angehängt und damit ein Teil des Kraftfahrzeugs werden (vgl. Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 6. Aufl. 77, 550; Geigel, Haftpflichtprozess 10. Neubearb. Aufl. 196

Kap. 19, 1 Seite 400). Eine solche Verbindung bestand zunächst. Nun bewirkt nicht jede Trennung des nunmehr zum Kraftfahrzeug gehörenden Anhängers, dass er wieder endgültig aus der Betriebseinheit des Kraftfahrzeugs ausscheidet. So ist bereits bisher zutreffend von der Rechtsprechung allgemein angenommen worden, dass der Anhänger jedenfalls so lange zur Betriebseinheit des Lastzuges - also eines Kraftfahrzeugs - gehört, als er nur zu einem vorübergehenden Zweck abgekoppelt worden ist. (OLG Nauenburg JW 1937, 243; RG JW 1934, 2334; RGZ 159, 147; RG JRPV 38, 308; RG VAE 44, 14 Nr. 30; OLG Celle VersR 1953, 423 = NJW 1953, 1512; OLG Tübingen VersR 1953, 119).

b) Die Revision meint demgegenüber, zum mindesten sei der Unfall dann nicht bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges im Sinne des § 7 Abs. 1 StVG entstanden, wenn keine nur ganz vorübergehende Trennung vom Motorwagen vorliege. Auch insoweit kann der Revision nicht gefolgt werden. Diese Auffassung würde dem Schutze der Verkehrsteilnehmer, wie er angesichts der ungewöhnlichen Zunahme des Kraftverkehrs erforderlich ist, nicht gerecht. Die Folge einer solchen Auffassung wäre, dass bei längerer Trennung des Anhängers vom Motorwagen keine Gefährdungshaftung nach § 7 StVG bestünde. Es müssen hier jedoch, wie vom Berufungsgericht zu Recht dargelegt, die Grundsätze angewendet werden, die der erkennende Senat in seiner Entscheidung BGHZ 29, 163 aufgestellt hat. Die Interessenlage ist dieselbe, ob es sich um die Auswirkung der Gefahr des ganzen Lastzuges als Betriebseinheit handelt oder um die des Motorwagens oder des Anhängers nach Trennung, soweit überhaupt noch eine Fortwirkung der Betriebsgefahr in Frage steht. Die Auflösung der Betriebseinheit und das Abstellen eines Anhängers auf einer verkehrsreichen Bundesstrasse bedeutet für die übrigen Verkehrsteilnehmer keine geringere Gefahr, als

das Abstellen des Motorwagens. Vielmehr kann durch das Abhängen und die damit verbundene Trennung des Anhängers von der Batterie und das Erlöschen der für Kraftfahrzeuge typischen Schlussbeleuchtung sogar eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer entstehen. Musste die Betriebseinheit wegen eines unfallbedingten technischen Mangels aufgehoben und der Anhänger abgestellt werden, so handelt es sich gerade um eine typische Fortwirkung der Betriebsgefahr des Lastzuges, die die Anwendung des § 7 Abs. 1 StVG erfordert. Es kann dabei auch keinen Unterschied machen, wie lange der Anhänger auf der Strasse steht (vgl. bereits Müllereisert in JRPV 1938 S. 241, 242, 243). Der erkennende Senat hat in BGHZ 29, 163, 168 bereits hervorgehoben, dass die Gefahren eines länger auf der Fahrbahn liegenden Fahrzeuges sich häufen und es somit nach der dem Sinn des § 7 Abs. 1 StVG entsprechenden Auffassung geradezu unverstädlich wäre, bei dieser grösseren Gefährdung die strengere Haftung abzulehnen. Eine die Gefährdungshaftung beendende Betriebsunterbrechung könnte daher auch für einen abgekoppelten Anhänger nur angenommen werden, wenn er aus dem Verkehr genommen, dies durch seine Verbringung von der Fahrbahn sinnfällig gemacht und damit die aus der fortwirkenden Betriebsgefahr fliessende Gefährdung beseitigt worden wäre. Von alledem kann aber hier keine Rede sein. Das Berufungsgericht hat diese für einen Unfall auf der Autobahn aufgestellten Grundsätze zu Recht bei einem Unfall auf einer dem Zubringerverkehr zur Autobahn dienenden Bundesstrasse angewandt. Auch hier muss der Verkehrsteilnehmer ähnlich dem auf der Autobahn geschützt werden.

3. Somit ist das Berufungsgericht rechtsirrtumsfrei davon ausgegangen, dass der Beklagte als Halter des Lastzuges

für den durch die Betriebsgefahr verursachten Unfall im Haftungsrahmen des Straßenverkehrsgesetzes eintreten muß. Die Revision verkennt ersichtlich nicht, daß die Abwägung und Schadensverteilung tatrichterliche Aufgabe ist. Ein den Beklagten benachteiligender Rechtsfehler ist hierbei nicht ersichtlich. Das Berufungsgericht hat zu Recht die Betriebsgefahr des beim Unfall nicht mehr ganz rechts befindlichen und daher auch nicht einwandfrei beleuchteten grossen Anhängers als erheblich bezeichnet. Es durfte auch das fahrlässig fehlsame Verhalten des Fahrers L. bei der Abwägung zu Lasten der Beklagten berücksichtigen. Das Gericht hat jedoch nicht, wie die Revision meint, die Betriebsgefahr eines auf der Straße stehenden Anhängers stets als grösser angesehen als die eines auffahrenden Personenwagens. Vielmehr hat es auf die konkreten Umstände abgestellt und dabei rechtsirrtumsfrei die Betriebsgefahr des Personenwagens für den konkreten Fall als erheblich geringer angesehen.

Die Revision mußte daher ohne Erfolg bleiben.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 ZPO.

Engels

H. Meyer

Dr. Kleinewefers

Dr. Pfretzschner

Dr. Bode