

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2181 081

17

StVG § 7

Wird ein auf der Straße liegengebliebenes Kraft-
fahrzeug abgeschleppt, so trifft die Gefährdungs-
haftung des § 7 StVG nur den Halter des abschleppen-
den Fahrzeugs.

BGH, Urt.v. 30. Oktober 1962 - VI ZR 4/62 OLG Celle
LG Lüneburg

Verkündet am 30. Oktober 1962
Kriegl, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

1. der Firma August E [REDACTED] KG, Transport-Unternehmen
in V [REDACTED]
2. deren persönlich haftenden Gesellschafter August E [REDACTED]
in V [REDACTED]
3. des Kraftfahrers Kurt H [REDACTED] in V [REDACTED],
G [REDACTED] Straße [REDACTED]

Beklagten, Berufungskläger und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

1. den Heizungsmonteur Alfred P [REDACTED] in O [REDACTED]
Krs. B [REDACTED], S [REDACTED],
2. seine Ehefrau Luise P [REDACTED] geb. G [REDACTED], ebenda,

Kläger, Berufungsbeklagten und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 30. Oktober 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Engels und der Bundesrichter
Dr. Kleinewefers, Dr. Hauß, Heinrich Meyer und Dr. Pfretzschner
für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in
Celle vom 30. Oktober 1961 wird zurückge-
wiesen.

Die Kosten der Revision werden den Be-
klagten auferlegt.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Kläger befuhren in der Nacht vom 14. zum 15. September 1959 gegen 1 Uhr im Personenkraftwagen des Erstklägers die Bundesautobahn Hannover-Hamburg. In Höhe von Egestorf konnte der Wagen eine schwache Steigung nicht mehr bewältigen, weil der Motor versagte. Der Erstkläger schob den Wagen auf den Seitenstreifen und hielt einen in gleicher Richtung fahrenden Lastzug an. Dessen Führer Ha[REDACTED] erklärte sich bereit, den Personenkraftwagen bis Stillhorn in Schlepp zu nehmen. Nachdem sich die beiden Fahrzeuge in Bewegung gesetzt hatten und mit geringer Geschwindigkeit 500 bis 1000 m gefahren waren, näherte sich von rückwärts mit einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 62 km/st ein Lastzug der Beklagten zu 1), der von dem Beklagten zu 3) gelenkt wurde. Der Lastzug fuhr auf den abgeschleppten Personenkraftwagen auf, der eine Strecke mitgeschleift und dann über die Böschung der Autobahn geschleudert wurde. Beide Kläger wurden schwer verletzt. Sie haben von den Beklagten Ersatz ihres Personen- und Sachschadens gefordert und beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen,

1. an den Erstkläger 4 883,40 DM nebst Zinsen und
2. an den Erstkläger ab 15. April 1960 für die Dauer der Einschränkung seiner Erwerbsfähigkeit eine monatliche Rente von 500 DM zu zahlen,
3. an die Zweitklägerin 969 DM nebst Zinsen und
4. an jeden der beiden Kläger ein angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird.



Ferner haben sie um die Feststellung gebeten, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den Klägern den zukünftigen aus dem Unfall noch entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Beklagten haben um Abweisung der Klage gebeten. Sie räumen zwar ein Verschulden des Beklagten zu 3) ein, meinen aber, daß sich der Erstkläger ein Mitverschulden anrechnen lassen müsse. Diesem sei vorzuwerfen, daß er nachts das gefährliche Abschleppen seines Wagens veranlaßt habe, anstatt den Morgen abzuwarten. Die Länge des Schleppzuges von etwa 30 m habe die für solche Züge zulässige Länge erheblich überschritten. Außerdem müsse sich der Erstkläger die Betriebsgefahr seines Personenkraftwagens anrechnen lassen, der unbeschadet des Abschleppens noch in Betrieb gewesen sei. Da der Erstkläger auch seiner Ehefrau gegenüber für deren Schaden hafte, sei er den Beklagten zum Ausgleich verpflichtet, soweit diese an die Zweitklägerin Ersatz zu leisten hätten. Wegen dieses Ausgleichsanspruchs haben die Beklagten ein Zurückbehaltungsrecht geltend gemacht. Die Beklagten bestreiten sodann die Höhe der geltend gemachten Ansprüche und das Rechtsschutzinteresse für die begehrte Feststellung.

Das Landgericht hat unter Vorbehalt des Forderungsübergangs auf öffentliche Versicherungsträger die Zahlungsansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die begehrte Feststellung getroffen.

Mit der Berufung haben die Beklagten beantragt,

1. die Klage insoweit abzuweisen, als die Leistungsansprüche des Erstklägers zu 1), 2) und 4) des Klageantrags dem Grunde nach zu mehr als zwei

17

Drittel für gerechtfertigt erklärt sind und im übrigen auszusprechen, daß die Beklagten das Recht haben, gegen die restlichen Ansprüche des Erstklägers aufzurechnen mit ihrem Ausgleichsanspruch, den sie gegen den Erstkläger wegen einem Drittel der Aufwendungen haben, die sie zur Befriedigung der Schadensersatzansprüche der Zweitklägerin machen müssen;

2. die Klage insoweit abzuweisen, als dem Feststellungsanspruch des Erstklägers zu mehr als zwei Dritteln stattgegeben worden ist mit der Maßgabe, daß die Beklagten das Recht auf Aufrechnung haben mit den Ansprüchen, wie sie unter Ziffer 1) oben spezifiziert sind;
3. die Zahlungsklage der Zweitklägerin zu 3) des Klageantrags und die Feststellungsklage der Zweitklägerin abzuweisen.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Beklagten den im Berufungsrechtszug gestellten Antrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Mit zutreffender Begründung hat das Berufungsgericht dargelegt, daß die Beklagten den Klägern nach § 823 ff BGB schadensersatzpflichtig sind. Insoweit erhebt auch die Revision keine Einwendungen. Sie meint aber, die Beklagten schuldeten dem Erstkläger keinen Ersatz des vollen Schadens. Das Berufungsgericht habe zu Unrecht von einer Schadens Kürzung auf Grund des § 254 BGB und des § 17 StVG abgesehen. Die Revision ist unbegründet.

a) Die Beklagten haben nicht beweisen können, daß der Erstkläger den technischen Mangel, der zur Betriebsunfähigkeit seines Wagens führte, durch fehlerhafte Behandlung oder unzureichende Wartung verschuldet hat. Konnte der Wagen aber auf der ansteigenden Autobahn nicht weiterfahren, so läßt sich dem Erstkläger kein Vorwurf daraus machen, daß er den Wagen abschleppen ließ, um die Störung in einer Werkstatt beheben zu lassen. Wird das Abschleppen mit der gebotenen Sorgfalt und Vorsicht eingeleitet und durchgeführt, so durfte es auch während der Nacht erfolgen. Der Senat vermag der Ansicht der Revision nicht beizutreten, der Erstkläger sei gehalten gewesen, den Wagen noch weiter von der Fahrbahn wegzuschieben und dann das Tageslicht abzuwarten. In den Tatsacheninstanzen haben sich auch keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß der Erstkläger in der Lage gewesen wäre, die Betriebsstörung selbst zu beheben oder den Wagen unter Vermeidung der Autobahn nach einem seitwärts gelegenen Dorf in eine Werkstatt abschleppen zu lassen. Daher ist davon auszugehen, daß das Abschleppen über die Autobahn, wie es im übrigen keineswegs ungewöhnlich ist, aus berechtigtem Anlaß erfolgte. Die dabei eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von etwa 30 km/st ist nicht zu beanstanden. Bei einiger Aufmerksamkeit hätte der mit brennender Schlußbeleuchtung versehene Kraftwagen des Erstklägers vom Beklagten zu 3) gesehen werden müssen. In welcher Hinsicht weitere Sicherungen durch den Erstkläger geboten gewesen wären, ist nicht ersichtlich. Daß die Vorschriften über die Länge von Zügen und das Führen von Anhängern auf das Abschleppen eines betriebsunfähigen Kraftfahrzeugs nicht anwendbar sind, hat das Berufungsgericht mit zutreffenden Gründen dargelegt (vgl. auch

17

Lienen, "Abschleppen" in Kraftfahrzeugrecht von A bis Z, Erl. 1 III 3; ferner BayObLG VRS 15, 473; OLG Celle VRS 16, 312; OLG Hamm VRS 18, 473). Ein Mitverschulden des Erstklägers liegt daher nicht vor.

b) Der Erstkläger hat aber auch nicht eine von seinem Wagen ausgehende Betriebsgefahr zu vertreten. Denn sein Kraftfahrzeug befand sich während des Abschleppens nicht mehr im Sinne von § 7 StVG "im Betrieb". Rechtsprechung und Schrifttum haben bisher stets angenommen, daß das abschleppende und das abgeschleppte Fahrzeug eine Betriebseinheit bilden und daß für einen beim Betrieb des "Schleppzuges" entstandenen Schaden nur der Halter und der Fahrer des schleppenden Fahrzeugs aus dem Straßenverkehrsgesetz haften (RG DAR 1930, 201; BayObLG JW 1929, 1598; VRS 4, 633; DAR 1953, 139; OLG Düsseldorf RdK 1931, 341; OLG Kiel HRR 1931 Nr. 1085; OLG Jena DAR 1941, 98; OLG Köln DAR 1932, 120; LG Bayreuth VersR 1954, 242; OLG Bamberg VersR 1960, 762; Müller, Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. B I a, 2 zu § 7 Abs. 1 StVG; Geigel, Haftpflichtprozeß 10. Aufl. Kap. 19 Nr. 18; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht 7. Aufl. TZ 771; Weigelt, DAR 1955, 56 ff; Lienen aaO Erl. 1 VIII 1; Walter "Betrieb des Kraftfahrzeugs" in Kraftfahrzeugrecht von A bis Z Erl. 1 B V 1; a.M. nur Hartung NJW 1962, 253). Von dieser Auffassung abzugehen besteht kein Anlaß. Zwar hat der Senat in BGHZ 29, 163 ausgesprochen, daß die Gefährdungshaftung für ein Kraftfahrzeug weiter gilt, das infolge einer Betriebsstörung auf einer dem Schnellverkehr dienenden Straße stehenbleibt (vgl. auch VI ZR 88/60 vom 21. März 1961 = NJW 1961, 1163). Er hat damit einem dringenden Schutzbedürfnis des heutigen Straßenverkehrs sowie der Tatsache Rechnung getragen, daß das gefährliche Hindernis auf der Fahrbahn eben

infolge des Betriebs des Fahrzeugs an die Gefahrenstelle gelangt ist. Diese Erwägungen erfordern es aber nicht, den Grundsatz zu durchbrechen, daß bei einem Schleppzug nur eine einheitliche, vom Halter und Fahrer des schleppenden Fahrzeugs zu vertretende Betriebsgefahr vorliegt. Dieser Grundsatz wird der Einheitlichkeit des Betriebsvorgangs und dem Umstand gerecht, daß für die Durchführung des Abschleppens in erster Linie Halter und Fahrer des abschleppenden Wagens verantwortlich sind, was im besonderen bei dem Abschleppen durch gewerbliche Unternehmer hervortritt. Würde man auch dem Halter des geschleppten Fahrzeugs eine Gefährdungshaftung für den Betrieb des "Schleppzuges" auferlegen, so wäre er mit einem Personal- und Sachrisiko belastet, dessen Auferlegung wenigstens in der Regel der Fälle, etwa bei gewerbsmäßigem Abschleppen, nicht interessengerecht wäre. Vom Standpunkt der Revision aus würde endlich jeweils eine Prüfung erforderlich sein, aus welchem Anlaß und von welchem Ort der Abschleppvorgang eingeleitet wurde. Denn keinesfalls könnte die Gefährdungshaftung für das abgeschleppte Fahrzeug dann eintreten, wenn dieses an seinem bisherigen Standort den laufenden Verkehr nicht störte, also etwa in einer Garage, auf einem allgemeinen Parkplatz oder an einem verkehrsfreien Ort stand. Gegenüber solchen Differenzierungen ist schon im Interesse der Rechtsklarheit die Aufrechterhaltung des bisher anerkannten Rechtsgrundsatzes vorzuziehen. Den durch den Betrieb des Zuges Geschädigten ist damit der Vorteil gesichert, daß zu ihren Gunsten § 7 StVG angewandt werden kann. Darüber hinaus können sich Ansprüche aus §§ 823, 831 BGB gegen den Halter oder Fahrer des abgeschleppten Kraftfahrzeugs ergeben, wenn der Fahrer schuldhaft ein

verkehrsgefährdendes Abschleppen verursacht hat oder wenn er den gesteigerten Anforderungen beim Lenken des Fahrzeugs im Schlepp nicht gerecht geworden ist.

Nicht zu überzeugen vermag endlich das von der Revision gegen die herrschende Meinung angeführte Argument, der Halter des schleppenden Fahrzeugs müsse billigerweise die Folgen der ihn treffenden Gefährdungshaftung ganz oder zum Teil auch ohne den Nachweis eines Verschuldens auf den Halter des geschleppten Fahrzeugs abwälzen können, und schon aus diesem Grunde sei die Anwendung der §§ 7, 17 StVG geboten. Bei einem gewerbsmäßig durchgeführten Abschleppen würde es gerade nicht angemessen sein, den Halter des abgeschleppten Fahrzeugs im Innenverhältnis das Risiko des Betriebs des Zuges mittragen zu lassen. Erfolgt das Abschleppen aber unentgeltlich aus Gefälligkeit, so führt die Anwendung des § 670 BGB zu sachgerechten Ergebnissen, da die Belastung mit der durch das Abschleppen entstandenen Schadensschuld aus Gefährdungshaftung einer Aufwendung gleichzusetzen ist (vgl. Erman BGBKomm. 3. Aufl. Anm. 2 und 3 zu § 670). Da somit der Rechtsauffassung des Berufungsgerichts zuzustimmen ist, daß § 7 StVG keinen Haftungsgrund für den Erstkläger abgibt, fehlen für eine Kürzung seiner Ansprüche die rechtlichen Voraussetzungen. Auf die von den Parteien angeschnittene Frage des Entlastungsbeweises kommt es daher nicht an.

c) Die Versuche der Beklagten, den Erstkläger im Ausgleichswege zur Mittragung des Schadens der Zweitklägerin heranzuziehen, scheitern daran, daß mangels eines Verschuldens der Erstkläger der Zweitklägerin nicht schadensersatzpflichtig ist.

2. Auch im übrigen sind die Beanstandungen der Revision gegen das angefochtene Urteil unbegründet:

a) Zwar hatte die Haftpflichtversicherung der Beklagten erklärt, sie erkenne die Schadensersatzpflicht gegenüber der Zweitklägerin an, allerdings bezüglich der Beklagten zu 1) und 2) nur im Rahmen des Straßenverkehrsgesetzes. Da aber gleichzeitig ein Zukunftsschaden bestritten und auf die Verjährungseinrede nicht verzichtet wurde, hatte die Zweitklägerin schon, um die gegenüber § 208 BGB günstigere Verjährungswirkung des § 218 BGB zu erreichen, auch hinsichtlich des Beklagten zu 3) ein Rechtsschutzinteresse an der begehrten Feststellung.

b) Die Haftpflichtversicherung der Beklagten hat vor Klageerhebung Teilleistungen auf die Ansprüche der Kläger erbracht, ohne dabei die Art der Anrechnung im einzelnen zu bestimmen. Bei der Stellung der bezifferten Klageanträge sind diese Beträge durch Abzug berücksichtigt worden. Nachdem sich die Beklagten gegen diese Art der Verrechnung zunächst nicht gewehrt haben, konnten sie nicht durch eine nachträgliche Leistungsbestimmung im Berufungsrechtszug erreichen, daß die Anrechnung in der nunmehr von ihnen vorgeschlagenen Weise auf den mit der Klage zu I, 3) geltend gemachten Zahlungsanspruch der Zweitklägerin erfolgte. Aus § 366 BGB ergibt sich diese Art der Anrechnung nicht. Daher konnte auch zu I, 3) der Klage ein Zwischenurteil über den Grund des Anspruchs ergehen.

c) Über die Höhe der dem Erstkläger seit dem 23. Juni 1960 zustehenden Ansprüche wegen Erwerbschadens ist noch nicht entschieden worden. Auch wenn der Erstkläger in Zukunft einen Teil des Schadens durch

Annahme leichterer Arbeit ausgleichen könnte, waren die Voraussetzungen für einen Erlaß des Grundurteils über seinen Rentenanspruch gegeben. Im übrigen setzt sich das Berufungsgericht nicht mit der Lebenserfahrung in Widerspruch, wenn es im Rahmen des § 287 ZPO seine Überzeugung kundgibt, daß der Erstkläger bis jetzt eine zur Verwendung seiner beschränkten Arbeitsfähigkeit geeignete Stelle nicht finden konnte. Die Bestimmung des Endzeitpunkts der Rente kann dem Urteil über die Höhe des Rentenanspruchs überlassen bleiben.

3. Die Revision war daher mit der Kostenfolge des § 97 ZPO zurückzuweisen.

Engels

Dr. Kleinewefers

Hauß

Meyer

Dr. Pfretzschner