

Nachschlagewerk: ja

Ämtliche Sammlung: nein

StVG § 8

Bietet die objektive Beschaffenheit des Kraftfahrzeugs keine Gewähr dafür, daß es die Geschwindigkeitsgrenze von 20 km/st nicht überschreiten kann, so entfällt der Haftungsausschluß nach § 8 StVG; es kann nicht darauf ankommen, ob gerade der betreffende Fahrer in der Lage war, den Eingriff vorzunehmen, der die Erzielung einer höheren Fahrgeschwindigkeit ermöglichte.

BGH, Urt. v. 9. Januar 1959 - VI ZR 9/58 - OLG Koblenz

Verkündet am 9. Januar 1959  
[REDACTED], Justizobersekretär  
als Urkundsbeamter der Ge-  
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch den Bundesbahnpräsi-  
denten der Bundesbahndirektion in M [REDACTED],

Beklagten, Berufungsklägerin und Revi-  
sionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Me [REDACTED] Hagel- und Feuerversicherungs-Gesellschaft  
AG in H [REDACTED], A [REDACTED] dem B [REDACTED] berge [REDACTED], vertreten durch ihren  
Vorstand,

Klägerin, Berufungsbeklagte und Revi-  
sionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche  
Verhandlung vom 9. Januar 1959 unter Mitwirkung des Senatsprä-  
sidenten Prof. Dr. Meiß und der Bundesrichter Dr. Kleinewefers,  
Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Haus

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden das Urteil  
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Koblenz  
vom 6. November 1957 insoweit aufgehoben und das Urteil  
der 5. Zivilkammer des Landgerichts in Koblenz vom 23.  
Januar 1957 insoweit abgeändert, als der Klageanspruch  
in Höhe von mehr als 88,95 DM nebst 4 % Prozeßzinsen  
dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist.  
Wegen des über diesen Betrag hinausgehenden Anspruchs  
wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits werden zu 25/26 der  
Klägerin auferlegt; die Entscheidung über die übrigen  
Kosten bleibt dem Landgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Als der Landwirt Otto D. aus Ha. / W. am 11. Dezember 1953 von einer Fahrt nach Wi. mit seiner Zugmaschine Fabrikat K. Baujahr 1950 zu seinem Wohnort zurückkehrte, blieb die Zugmaschine gegen 18.55 Uhr auf dem unbeschränkten Bahnübergang der von der Beklagten betriebenen eingleisigen Nebenbahnstrecke We. - A. über die Lendstraße Nr. plötzlich stehen. D. gelang es nicht, die Maschine wieder in Gang zu bringen. Vergeblich versuchte er auch, sie mit Hilfe von zwei Motorradfahrern, die er anhielt, von den Gleisen zu schieben. Inzwischen war die Beleuchtung des Fahrzeugs erloschen. Der eine der beiden Motorradfahrer, ein Zugschaffner, machte darauf aufmerksam, daß in wenigen Augenblicken der um 18.57 Uhr aus A. abfahrende Personenzug herannahe würde, und fuhr mit dem anderen Motorradfahrer auf einem Feldwege dem Zug etwa 200 m weit entgegen, um den Lokomotivführer auf die Gefahr aufmerksam zu machen und zum Halten des Zuges zu veranlassen. Die Lichtsignale, die die beiden Motorradfahrer mit den Scheinwerfern ihrer Räder gaben, und ihre Zurufe wurden jedoch von dem Lokomotivführer mißverstanden. Dieser erkannte die auf dem Bahnübergang stehende Zugmaschine erst auf kürzeste Entfernung. Obwohl er scharf bremste, erfaßte die Lokomotive die Maschine und schob sie etwa 80 m vor sich her, bis der Zug zum Halten kam. Die Zugmaschine wurde völlig zertrümmert, die Lokomotive nicht unerheblich beschädigt.

Für die Schäden an der Lokomotive hat die P. Lebensversicherungsanstalt R. als Haftpflichtversicherer des D. der Beklagten zur Hälfte Ersatz geleistet.



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Für die Zugmaschine hat bei der Klägerin eine Schadensversicherung bestanden. Die Klägerin hat an D. eine Entschädigung von 4528,78 DM gezahlt. Sie hält die Beklagte nach § 1 SHpflG für verpflichtet, den Schaden, der ihrem Versicherungsnehmer D. entstanden ist, zu ersetzen und ihr zufolge Forderungsübergangs nach § 67 VVG die an D. geleistete Entschädigung zu erstatten.

Die Beklagte ist der Ansicht, daß sie nur die Hälfte des Schadens zu tragen brauche, da D. ein eigenes Verschulden an dem Unfall treffe und er zumindest wegen der mitwirkenden Betriebsgefahr seiner Zugmaschine nach § 8 Abs. 2 SHpflG ausgleichspflichtig sei. Sie hat auch die Höhe des Schadens bestritten und an die Klägerin nicht mehr als 2175,44 DM gezahlt.

Die Klägerin hat mit der Klage Zahlung des weiteren Betrages von 2353,43 DM nebst 4 % Prozeßzinsen verlangt und beim Landgericht ein Urteil erstritten, durch das dieser Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.

Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat die Schadenshaftung der Beklagten gegenüber der Klägerin als Rechtsnachfolgerin des D. nach § 1 SHpflG in Verbindung mit § 67 VVG ohne

Rechtsirrtum bejaht; insoweit werden von der Revision auch keine Bedenken gegen das Berufungsurteil erhoben.

2. Der Streit der Parteien geht im wesentlichen darum, ob D. für seinen Schaden auch selbst eintreten muß und daher eine Schadensausgleichung nach § 8 Abs. 2 SHpflG, § 17 Abs. 2 StVG stattzufinden hat oder nicht.

a) Als Halter des Kraftfahrzeugs, das die Zugmaschine darstellte, trifft D. die Gefährdungshaftung nach § 7 StVG, wenn nicht die Vorschrift des § 8 StVG Platz greift, wonach solche Kraftfahrzeuge von der Gefährdungshaftung ausgenommen sind, die auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde fahren können. Das Berufungsgericht ist auf Grund eines vom Technischen Überwachungsverein in M. eingeholten Gutachtens zu der Auffassung gelangt, daß es sich bei der Zugmaschine des D. um ein Fahrzeug dieser Art gehandelt habe. In dem Gutachten ist festgestellt, daß bei K.-Zugmaschinen des Baujahrs 1950/51 die Drehzahl des Motors durch einen Fliehkraftregler auf 1500 U/min begrenzt war und die Maschine bei dieser Drehzahl eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km/st erreichte. Doch war es möglich, die Drehzahl des Motors zu erhöhen und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs auf über 20 km/st zu steigern, wenn man nach Lösen der vom Herstellerwerk am Reglergehäuse angebrachten Plombe die Drehzahleinstellschraube unter dem Deckel des Reglergehäuses verstellte. Das Berufungsgericht meint, diese Möglichkeit müsse außer Betracht bleiben, weil der Eingriff nach den Ausführungen des Gutachtens soviel technische Kenntnisse erfordere, daß er nur von einem Spezialisten habe durchgeführt werden können. Da das Berufungsgericht dem Vorbringen der Beklagten entnimmt, daß D. nach dem Unfall einen erheblichen Mangel an technischen

Kenntnissen offenbart habe, will es für den vorliegenden Fall auch den Einwand der Beklagten nicht gelten lassen, daß bei dem heutigen Umfang der Motorisierung zumeist jeder erfahrene Kraftfahrer einen derartigen Eingriff un-  
schwer vornehmen könne.

Diese Beurteilung wird von der Revision mit Recht angegriffen.

Wie der erkennende Senat in bestätigender Fortführung der Rechtsprechung des Reichsgerichts entschieden hat (BGHZ 9, 123 und die dort angeführten Entscheidungen), muß die Ausnahmenvorschrift des § 8 StVG über den Haftungsausschluß des Kraftfahrzeughalters eng ausgelegt werden. Sie greift nur ein, wenn das Fahrzeug nach seiner objektiven Beschaffenheit die Gewähr dafür bietet, daß die Geschwindigkeitsgrenze nicht oder doch nicht ohne schwer vorzunehmende Änderung am Fahrzeug überschritten werden kann. Hierbei kann es nicht darauf ankommen, ob gerade der betreffende Fahrer nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten den Eingriff vorzunehmen vermag, der die Erzielung einer höheren Fahrgeschwindigkeit ermöglicht. Die Reichweite des § 8 StVG hängt nicht von den subjektiven Verhältnissen dessen ab, der das Fahrzeug zufällig steuert oder sonstwie betreut. Maßgebend ist vielmehr, ob allgemein die Unüberschreitbarkeit der Geschwindigkeitsgrenze hinreichend gewährleistet ist. Das ist bei dem technischen Verständnis und Wissen, wie es gerade auch in Kraftfahrerkreisen verbreiteten Eingang gefunden hat, nur dann zu bejahen, wenn die Änderung, die eine höhere Geschwindigkeit erreichen läßt, auch von dem, der über Sachkunde verfügt, - so z. B. einem "geübten Monteur" (vgl. RG Recht 1930 Nr. 2041 = DAR 1930, 263) - nicht oder doch nur in längerer oder schwieriger Arbeit ausgeführt werden kann.

Nach dem festgestellten Sachverhalt brauchte hier nur eine Reglerschraube anders eingestellt zu werden, um den Motor zu höherer Leistung zu befähigen und die Zugmaschine in den Stand zu versetzen, auf eine über 20 km/st hinausgehende Fahrgeschwindigkeit zu kommen. Ein solcher Eingriff verursachte keine besondere Mühe. Daß die Einstellschraube unter dem plombierten Deckel des Reglergehäuses lag, war kein Hindernis, das nicht mit Leichtigkeit zu beseitigen gewesen wäre. Wenn das Berufungsgericht unter Bezugnahme auf das Sachverständigengutachten davon gesprochen hat, daß der Eingriff nur einem "Spezialisten" möglich gewesen wäre, so hat es mit diesem Ausdruck ersichtlich nichts anderes sagen wollen, als was der Sachverständige mit den Worten ausgedrückt hat, daß der Eingriff "von einem Laien ohne Vorkenntnisse" nicht habe durchgeführt werden können. Das genügte aber nach dem Gesagten nicht, um den Haftungsausschluß nach § 8 StVG zu begründen.

Da das Stehenbleiben der Zugmaschine auf dem Bahnübergang auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruhte, kommt auch der Haftungsausschluß nach § 7 Abs. 2 StVG nicht in Betracht.

Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts muß hiernach die Betriebsgefahr, die von der Zugmaschine ausging, in ihrer mitwirkenden Schadensverursachung bei der Bemessung des von der Beklagten zu leistenden Schadensersatzes berücksichtigt werden.

b) Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des D. an der Entstehung des Unfalls nicht für bewiesen gehalten. Um sich von der Schadenshaftung zu befreien, die den Führer eines Kraftfahrzeugs nach § 18 StVG trifft, muß dieser nun zwar den Beweis führen, daß der Schaden

nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Da bei der Schadensabwägung nach § 8 Abs. 2 SHpflG, § 17 StVG aber nur solche für den Unfall ursächlichen Umstände in die Waagschale geworfen werden dürfen, die tatsächlich bewiesen sind (Urteile des erkennenden Senats vom 16. Oktober 1956 VI ZR 162/55 VersR 1956, 732 = IM Nr. 10 zu § 17 StVG = NJW 1957, 99; vom 9. November 1956 VI ZR 243/55 VersR 1957, 63; vom 13. November 1956 VI ZR 239/55 VersR 1957, 178), bleibt es hier für Schuldmomente, die zu Lasten des D[REDACTED] und damit der Klägerin gehen würden, bei der Beweislast der Beklagten.

Die Erwägungen, die das Berufungsgericht bei der Verneinung eines Verschuldens des D[REDACTED] angestellt hat, lassen einen Rechtsfehler nicht erkennen. Die Revision vermißt allerdings eine Auseinandersetzung mit der Frage, ob es nicht auf einem für den Unfall ursächlichen Verschulden des D[REDACTED] beruht, daß die Beleuchtung seiner Zugmaschine versagt und D[REDACTED] keine Ersatzlaterne bei sich geführt hat. Unverkennbar hat das Berufungsgericht aber nach dem Inhalt der Niederschrift über die Beweisaufnahme vom 21. Oktober 1957 gerade dieser Frage seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Es hat bei der damaligen Ortsbesichtigung festgestellt, daß der Bahnübergang von der herannahenden Lokomotive aus auf eine Strecke von ungefähr 60 m gesehen werden kann. Unstreitig hat bei dem Unfall der Eisenbahnzug aber erst etwa 80 m hinter dem Bahnübergang zum Stehen gebracht werden können, obwohl der Lokomotivführer noch vor dem Übergang scharf bremste. Ganz offenbar hat es das Berufungsgericht bei dieser Sachlage für überflüssig gehalten, noch besonders zu betonen, daß es mit dem Landgericht und der Staatsanwaltschaft in dem Ermittlungsverfahren 11 Js 38/54 StA Koblenz darin übereinstimmt, daß der Unfall auch dann nicht hätte verhindert werden können, wenn die Zugmaschine beleuch-

tet gewesen wäre. Bei dem Fehlen der Kausalität erübrigten sich Erörterungen über die Schuld.

3. Nach § 8 SHpflG, § 17 StVG hängt im Verhältnis des D. und damit auch der Klägerin zur Beklagten die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen ab, insbesondere davon, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Die Schadensabwägung vorzunehmen, ist an sich Sache des Tatrichters. Doch kann sich auch das Revisionsgericht dieser Aufgabe unterziehen, wenn sämtliche für die Abwägung in Betracht kommenden Umstände offenliegen. Das ist hier der Fall. Nur die Betriebsgefahren, die von dem Eisenbahnzug der Beklagten und der Zugmaschine des D. ausgingen, haben bei der Entstehung des Unfalls eine Rolle gespielt. Sie sind für den Unfall in ungefähr gleichem Maße ursächlich geworden. Zwar traf der fahrende Zug mit seiner bewegten Masse auf die stillstehende Zugmaschine. Der hohen Betriebsgefahr, die sich in dem fahrenden Eisenbahnzug auf dem Bahnübergang verkörperte, stand aber gegenüber, daß die Zugmaschine auf dem Gleis des Bahnübergangs unversehens stehen geblieben war, ohne weggerückt werden zu können, und daß sich die mit ihr verbundene Betriebsgefahr gerade hierdurch besonders verhängnisvoll ausgewirkt hat. Es erscheint hiernach angemessen, daß der eingetretene Schaden den beiden Parteien je zur Hälfte zur Last gelegt wird.

4. Über die Höhe des Schadens, der durch die Zertrümmerung der Zugmaschine eingetreten ist, und die Höhe der auf die Klägerin übergegangenen Schadensersatzforderung besteht Streit. Die Klägerin beziffert diese Forderung auf 4528,78 DM. Hiervon muß sie nach dem Gesagten die Hälfte mit 2264,39 DM selbst tragen. Da die Beklagte bereits

2175,44 DM an die Klägerin gezahlt hat, kommt nur noch eine Zahlungspflicht von höchstens 2264,39 DM - 2175,44 DM = 88,95 DM in Betracht. Nur in diesem Rahmen können die den Grund des Klageanspruchs bejahenden Vorentscheidungen aufrechterhalten bleiben. Mit ihrem weitergehenden Anspruch muß die Klägerin dagegen abgewiesen werden.

Soweit die Klägerin unterlegen ist, fallen ihr die Kosten des Rechtsstreits nach § 91 ZPO zur Last. Bei der Entscheidung über die Höhe des verbliebenen Klageanspruchs von 88,95 DM nebst Zinsen wird das Landgericht auch über die restlichen Kosten des Rechtsstreits zu befinden haben.

Meiß

Dr. Kleinewefers

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß