



# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

## URTEIL

VI ZR 199/06

Verkündet am:  
10. Juli 2007  
Holmes,  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

BGHR: ja

BGB §§ 254 Ea, 823 Ac; StVG §§ 9, 17

Ein Leasinggeber, der Eigentümer aber nicht Halter des Leasing-Kraftfahrzeugs ist, muss sich im Rahmen der Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs nach § 823 BGB wegen Verletzung seines Eigentums am Leasingfahrzeug bei einem Verkehrsunfall weder ein Mitverschulden des Leasingnehmers oder des Fahrers des Leasingfahrzeugs noch dessen Betriebsgefahr anspruchsmindernd zurechnen lassen.

BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 - OLG Karlsruhe

LG Karlsruhe

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. Juli 2007 durch die Vizepräsidentin Dr. Müller und die Richter Dr. Greiner, Wellner, Pauge und Zoll

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 10. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 28. Juli 2006 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin nimmt nach einem Verkehrsunfall als Leasinggeberin und Eigentümerin des geschädigten Leasingfahrzeugs die Beklagte zu 1 als Fahrerin des gegnerischen Fahrzeugs und die Beklagte zu 2 als deren Haftpflichtversicherer aus unerlaubter Handlung auf Ersatz ihres gesamten Schadens in Anspruch. Die Beklagten haben die Forderung zu 50 % beglichen und eingewandt, die Klägerin müsse sich ein Mitverschulden der Leasingnehmerin bzw. von deren Fahrer anrechnen lassen.
- 2 Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung ist ohne Erfolg geblieben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision erstreben die Beklagten weiter die Klageabweisung.

Entscheidungsgründe:

I.

3 Das Berufungsgericht lehnt bei deliktischen Ansprüchen des Leasinggebers als nicht haltendem Kfz-Eigentümer gegen den Schädiger eine Zurechnung etwaigen Mitverschuldens des Fahrers oder der Betriebsgefahr des eigenen Fahrzeugs ab, da es hierfür an einer gesetzlichen Zurechnungsnorm fehle.

4 Eine Anspruchskürzung nach § 17 Abs. 2 StVG komme nicht in Frage, da diese Vorschrift die Haftungsverteilung der Halter untereinander regelt, die Klägerin als Leasinggeberin aber nicht Halter sei. Eine erweiternde Auslegung dieser Vorschrift sei auch nach dem 2. Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 nicht angezeigt. § 9 StVG gelte nur für die Gefährdungshaftung und sei nicht auf das allgemeine Deliktsrecht anwendbar. An einer nach § 254 BGB zurechenbaren Betriebsgefahr fehle es, weil die Klägerin als nicht haltende Eigentümerin für die Betriebsgefahr nicht einzustehen habe. Eine Zurechnung nach § 278 BGB bzw. § 831 BGB scheidet aus, da weder Leasingnehmerin noch Fahrer Erfüllungs- oder Verrichtungsgelhilfe der Klägerin seien.

II.

5 Das Urteil hält den Angriffen der Revision stand. Der Klägerin ist ein etwaiges Mitverschulden des Fahrers des Leasingfahrzeugs oder dessen Betriebsgefahr unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt zuzurechnen.

6           1. Ohne Erfolg greift die Revision die Auffassung des Berufungsgerichts an, für eine Abwägung nach § 17 Abs. 2 StVG sei vorliegend kein Raum, da die Klägerin im Zeitpunkt des Unfalles nicht Halterin des Leasingfahrzeugs gewesen sei.

7           a) Halter eines Kraftfahrzeugs ist, wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (vgl. Senatsurteile BGHZ 13, 351; 87, 133, 135 und vom 11. Juli 1969 - VI ZR 49/68 - VersR 1969, 907, 908). Entscheidend ist dabei nicht das Rechtsverhältnis am Kraftfahrzeug, insbesondere nicht die Frage, wer dessen Eigentümer ist; vielmehr ist maßgebend eine wirtschaftliche Betrachtungsweise, bei der es vor allem auf die Intensität der tatsächlichen, in erster Linie wirtschaftlichen Beziehung zum Betrieb des Kraftfahrzeuges im Einzelfall ankommt. Wer danach tatsächlich und wirtschaftlich der eigentlich Verantwortliche für den Einsatz des Kraftfahrzeuges im Verkehr ist, schafft die vom Fahrzeug ausgehenden Gefahren, für die der Halter nach den strengen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes einstehen soll (Senatsurteil BGHZ 87, 133, 135). Halter eines Leasingfahrzeugs ist demnach bei üblicher Vertragsgestaltung - von deren Vorliegen nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hier auszugehen ist - nach ständiger Rechtsprechung des erkennenden Senats der Leasingnehmer, nicht jedoch der Leasinggeber, auch wenn diesem das Eigentum verbleibt (Senatsurteile BGHZ 87, 133, 136 und vom 26. November 1985 - VI ZR 149/84 - VersR 1986, 169).

8           b) Der erkennende Senat hat aus diesem Grund bereits in seinem Urteil vom 30. März 1965 - VI ZR 257/63 - (VersR 1965, 523) ausgesprochen, dass § 17 StVG nur dann Anwendung findet, wenn auch der Geschädigte nach den Bestimmungen des StVG haftet, und eine Erstreckung auf den nicht haltenden (dort: Sicherungs-)Eigentümer des Kraftfahrzeugs abgelehnt. Daran hält der

Senat auch nach den Änderungen in § 17 Abs. 3 Satz 3 StVG durch das 2. Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 (BGBl I 2674) fest. Zwar gilt nach § 17 Abs. 3 Satz 3 StVG der Ausschluss der Ersatzpflicht für ein unabwendbares Ereignis auch gegenüber einem Eigentümer eines Kraftfahrzeugs, der nicht Halter ist. Dies wurde in der Literatur teilweise zum Anlass genommen, eine entsprechende Anwendung der Regelungen von § 17 Abs. 1 und 2 StVG auf den nicht haltenden Eigentümer zu fordern (Geigel/Kunschert, Haftpflichtprozess, 24. Aufl., Kap. 25 Rn. 38, auch Geigel/Bacher, aaO, Kap. 28 Rn. 260, Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs, 4. Aufl. 2007, § 22 Rn. 30, 89; Schmitz, NJW 2002, 3070, 3071; ders. bereits NJW 1994, 301, 302; a.A. Geyer, NZV 2005, 565, 566; wohl auch Jagow/Burmann/Hess, Straßenverkehrsrecht, 19. Aufl., § 17 StVG Rn. 9 und § 9 StVG Rn. 9). Doch lassen die Gesetzesmaterialien zu dieser Änderung erkennen, dass dem Gesetzgeber die Möglichkeit des Auseinanderfallens von Halter und Eigentümerstellung gerade beim Leasing durchaus bewusst war, jedoch eine Gleichstellung der Haftung nur für den Fall des unabwendbaren Ereignisses erfolgen sollte, um auf diese Weise den "Idealfahrer" davor zu bewahren, vom "Eigentümer des anderen Unfallfahrzeugs auf Schadensersatz in Anspruch genommen zu werden, ohne sich davon befreien zu können" (BT-Drs. 14/8780, 22 f.). Mithin war eine durchgehende Gleichstellung von Eigentümer und Halter im Rahmen des § 17 StVG nicht beabsichtigt. Bei dieser Sachlage ist es nicht gerechtfertigt, gegen den eindeutigen Gesetzeswortlaut (so auch Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 39. Aufl., § 7 StVG Rn. 16a) die auf den Fall des unabwendbaren Ereignisses beschränkte Haftungsgleichstellung von Eigentümer und Halter auf die von § 17 Abs. 1 und 2 StVG erfassten Fälle zu übertragen.

- 9                   c) Die vor der Gesetzesänderung vertretene Auffassung, in § 17 Abs. 1 und 2 StVG sei "bei verständigem Lesen" der nicht haltende Eigentümer miteinzubeziehen (Schmitz, NJW 1994, 301, 302; Geigel/Schlegelmilch, Der Haft-

pflichtprozess, 22. Aufl., Kap. 28 Rn. 182; a.A. OLG Hamm NJW 1995, 2233 und NZV 1995, 320; Wussow/Baur, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl., Rn. 57), da der historische Gesetzgeber des StVG 1909 stillschweigend vom Regelfall, dass der Halter auch Eigentümer des Fahrzeugs sei, ausgegangen sei, ist jedenfalls angesichts der deutlichen Unterscheidung zwischen Eigentümer und Halter im geänderten § 17 Abs. 3 StVG nicht mehr haltbar. Ohnehin begegnete jene Auffassung angesichts der Tatsache, dass sich der historische Gesetzgeber bewusst für eine Anknüpfung der Haftung an den Halter unabhängig von dessen Eigentümerstellung entschieden hat (Amtliche Begründung zu § 3 des Gesetzesentwurfs über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Verhandlungen des Reichstages 1909 Bd. 248, 5593, 5598), auch zuvor bereits erheblichen Bedenken.

10           2. Ebenfalls mit Recht hat das Berufungsgericht eine Zurechnung von Mitverschulden und Betriebsgefahr nach § 9 StVG im Rahmen der deliktischen Haftung verneint.

11           a) Nach dieser Bestimmung finden, wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, die Vorschriften des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit der Maßgabe Anwendung, dass im Fall der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht. Da sich § 9 StVG nur auf Ansprüche eines - selbst nicht nach dem StVG mithaftenden - Geschädigten aus der Gefährdungshaftung bezieht, scheidet eine unmittelbare Anwendung dieser Vorschrift auf deliktische Schadensersatzansprüche im Sinne des § 823 BGB aus. Eine Anspruchsminderung wegen Mitverschuldens ist nach dem Deliktsrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs regelmäßig nur möglich, wenn die Voraussetzungen des § 254 BGB vorliegen, der im Gegensatz zu § 9 StVG dem Geschädigten das Verschulden desjenigen

nicht zurechnet, der die tatsächliche Gewalt über die (beschädigte) Sache ausübt.

12            b) Entgegen der Auffassung der Revision liegt auch keine Regelungslücke vor. Denn die gegenüber § 254 BGB erfolgte Erweiterung der Mithaftung des geschädigten Eigentümers durch § 9 StVG entspricht dem unterschiedlichen Haftungssystem bei der Gefährdungshaftung und der Verschuldenshaftung. Sie dient ebenso wie die in § 12 StVG festgelegten Höchstbeträge dem Ausgleich für die verschärfte Gefährdungshaftung (Senatsurteil vom 30. März 1965 - VI ZR 257/63 - VersR 1965, 523; vgl. Amtliche Begründung zu § 3 des Gesetzesentwurfs über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Verhandlungen des Reichstages 1909 Bd. 248, 5593, 5597, 5599; s.a. OLG Hamm NJW 1995, 2233). Deshalb ist für eine entsprechende Anwendung des § 9 StVG auf Fälle der Verschuldenshaftung im Sinne des § 823 BGB kein Raum, denn eine solche Analogie würde die vom Gesetzgeber gewollten Unterschiede beider Haftungssysteme verwischen.

13            Im Übrigen hat der Gesetzgeber etwaige Billigkeitserwägungen, die für eine Übertragung der Grundsätze des § 9 StVG auf den Bereich der Verschuldenshaftung sprechen könnten, im Rahmen der Änderungen des Schadensrechts durch das 2. Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 19. Juli 2002 nicht zum Anlass genommen, an dieser Rechtslage etwas zu ändern (vgl. Geyer, NZV 2005, 565, 567). Ohnehin erscheint die bestehende Regelung nicht unbillig, denn der Schädiger hat gegen den mitschuldigen Sachinhaber den Ausgleichsanspruch nach § 426 Abs. 1 BGB; er kann dessen Mitverschulden lediglich nicht im Rahmen von § 254 BGB dem geschädigten Leasinggeber entgegenhalten, wenn dieser ihn wegen schuldhafter Verletzung seines Eigentums nach § 823 BGB auf Schadensersatz in Anspruch

nimmt (vgl. Senatsurteil vom 30. März 1965 - VI ZR 257/63 - aaO; vgl. auch Senatsurteil BGHZ 87, 133, 138).

14 c) Die Revision kann sich für ihre Auffassung auch nicht auf das Urteil des III. Zivilsenats vom 18. November 1999 - III ZR 63/98 - (VersR 2000, 356) stützen. Soweit der III. Senat dort dem Kaskoversicherer, der nach § 67 VVG übergegangene Amtshaftungsansprüche "der geschädigten Versicherungsnehmer" geltend machte, bei denen es sich anscheinend sowohl um den Eigentümer als auch den Halter des Flugzeugs handelte (vgl. Urteilsanmerkung Mühlbauer, VersR 2000, 357), die Betriebsgefahr als in den Verantwortungsbereich des geschädigten "Halters oder Eigentümers als des ursprünglichen Gläubigers des Amtshaftungsanspruchs" fallend zugerechnet hat, war er wegen der besonderen Konstellation des Falles nicht gezwungen, zwischen Ansprüchen des Eigentümers und denen des Halters zu unterscheiden. Eine Abkehr von der Grundlinie der Rechtsprechung, dass die Betriebsgefahr nur dem Halter und dem haltenden Eigentümer, nicht jedoch dem nicht haltenden Eigentümer entgegengehalten werden kann, ist dieser Entscheidung daher nicht zu entnehmen (a.A. Prölss, VersR 2001, 166, 167).

15 3. Mit Recht und von der Revision nicht beanstandet hat das Berufungsgericht schließlich eine Zurechnung des Mitverschuldens des Fahrers und/oder der Betriebsgefahr des Leasingfahrzeugs nach § 254 BGB verneint. Zwischen der Klägerin, deren Leasingnehmerin und deren Fahrer fehlt es an einer vertraglichen oder sonstigen rechtlichen Sonderverbindung, die eine Zurechnung deren Mitverschuldens an dem Verkehrsunfall nach § 278 BGB als Erfüllungsgehilfen der Leasinggeberin gestatten würde. Durch die Teilnahme am Straßenverkehr war nämlich keine Tätigkeit aus dem Pflichtenkreis des Leasingvertrages betroffen.



16 Die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges kann sich zwar nach ständiger Rechtsprechung des erkennenden Senats (Senatsurteile BGHZ 12, 124, 128; 20, 259, 260 f.; vom 5. April 1960 - VI ZR 49/59 - VersR 1960, 636, 637; vom 30. Mai 1972 - VI ZR 38/71 - VersR 1972, 959 f.; siehe auch BGHZ 6, 319, 322 f.) in erweiternder Auslegung des § 254 BGB grundsätzlich anspruchsmindernd auswirken. Voraussetzung hierfür ist aber, dass sich der Geschädigte die Betriebsgefahr seines Kfz dem Schädiger gegenüber zurechnen lassen muss (Senatsurteile vom 5. April 1960 - VI ZR 49/59 - aaO; vom 30. Mai 1972 - VI ZR 38/71 - aaO; vgl. auch Senatsurteil vom 24. Februar 1959 - VI ZR 66/58 - VersR 1959, 455, 456). Dies ist beim nicht haltenden Fahrzeugeigentümer nicht der Fall.

III.

17 Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO.

Müller

Greiner

Wellner

Pauge

Zoll

Vorinstanzen:

LG Karlsruhe, Entscheidung vom 28.10.2005 - 10 O 407/05 -

OLG Karlsruhe, Entscheidung vom 28.07.2006 - 10 U 184/05 -