

und Boden mit den Gebäulichkeiten zu vermieten; letztere Vermietung wäre sicher steuerfrei.

Zur Klärung der besonderen Fragen hinsichtlich der Körperschaftssteuer ist es in jedem Falle notwendig, daß das Kloster sich eines kundigen Steuerberaters bediene.

## *Kraftfahrzeugversicherung*

Von P. Cellerar Albrecht Wagner OSB., St. Ottilien

Aus der großen Stofffülle der Kraftfahrzeugversicherung sollen einige Gebiete kurz dargestellt werden. Zuerst ist die Rede von den einzelnen Versicherungszweigen, soweit es für unsere Verwaltungspraxis notwendig erscheint. Im Teil B werden dann einige Teilfragen behandelt.

### A. Zweige der Kraftfahrzeugversicherung

#### I. Haftpflichtversicherung

In Deutschland und einer Reihe anderer Länder ist die Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge obligatorisch. In der Bundesrepublik wird ein Fahrzeug erst dann zum Verkehr zugelassen, wenn das Bestehen einer ausreichenden Haftpflichtversicherung nachgewiesen ist. Der Versicherer ist verpflichtet, über die Zulassungsbehörde die Stilllegung des Fahrzeugs zu bewirken, wenn Versicherungsschutz nicht mehr gewährt werden könnte.

Bei Fahrten ins Ausland empfiehlt es sich zur Vermeidung von Schwierigkeiten und unnötigen Kosten sehr, sich vorher die grüne Versicherungskarte des HUK-Verbandes zu beschaffen. Diese internationale Versicherungskarte erhält man beim Agenten seiner Versicherung kostenlos, sofern man sich für Personenschäden bis zu DM 250 000,— versichert hat, mit Gültigkeit bis zum Tage, für den die Versicherung noch bezahlt ist. Diese grüne Karte muß man also immer wieder erneuern lassen. Die Karte ist auf Seite 4 vom Versicherungsnehmer, also nicht von irgendeinem Fahrer, zu unterschreiben.

Die Mindest-Versicherungssummen für die Zulassung des Fahrzeugs	
betragen für Personenschäden	DM 100 000,—
für Sachschäden	DM 10 000,—
für Vermögensschäden	DM 4 000,—.

Jedermann sieht aber ein, daß eine Summe von DM 10 000,— für Sachschäden heute leicht erreicht bzw. überschritten werden kann. Denken wir nur an den Totalschaden eines großen Personenwagens, von Omnibussen oder Lastwagen und Laßzügen gar nicht zu reden. Bei letzteren geht es auch um die Ladung. Auch die Summe von DM 100 000,— für Personenschäden ist gar nicht so schwer zu erreichen und zu überschreiten, wenn man an einen

Unfall von mehreren Personen mit nachfolgender Invaldität und gesetzlichen Versorgungspflichten für Angehörige denkt. Nach § 10 Abs. 4 der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) bilden die vereinbarten Versicherungssummen die Höchstgrenze für die Leistung des Versicherers bei jedem Schadenereignis.

Es ist also unbedingt zu empfehlen, wenigstens die Deckungssummen 250 000,— — 50 000,— — 10 000,— zu wählen, noch besser aber 500 000,— — 100 000,— — 20 000,—. Seit dem 1. 1. 60 ist die Versicherungssumme für Sachschäden in Stufe 2 und 3 auf 20 % der Summe für Personenschäden erhöht worden, während sie früher nur 10 % davon ausmachte, wie das heute noch bei der Deckungssumme DM 100 000,— für Personenschäden der Fall ist. Versichert man also heute die Personenschäden mit DM 250 000,—, so reicht die Decke bei Sachschäden bis zu DM 50 000,—; versichert man aber die Personenschäden mit DM 500 000,— so beträgt die Summe für Sachschäden sogar DM 100 000,—. Diese Summen dürften doch wohl immer ausreichen.

Die Prämie steigt natürlich nicht im Verhältnis der Deckungssummen. Die Mehrprämie gegenüber der gesetzlichen Mindestsumme ist gar nicht so bedeutend. Die folgende Aufstellung gibt eine Übersicht für die gebräuchlichsten Fahrzeuggrößen.

Deckungssumme		500 000	250 000	100 000	Teil-
Jahresprämie für					kasko
	VW	225	216	196	15
	Opel-Rekord	270	259	235	20
	55—90 PS	345	330	300	25
	VW-Combi	308	294	280	15
	Opel-Caravan	308	294	280	20

Dazu kommen natürlich noch die 5%ige Versicherungssteuer und die geringen Gebühren des Versicherers. Die Versicherungsprämien sind noch absolut fest, sollen jedoch ab 1. 1. 1962 jeder Versicherungsgesellschaft überlassen werden, die dann ihre Prämien festsetzt und von der Aufsichtsbehörde nur noch gutheißen läßt.

## II. Teil-Kaskoversicherung

Deckt die Haftpflichtversicherung Schäden, die Dritten durch die Schuld des Versicherungsnehmers oder einer mitversicherten Person entstanden sind, so schützt die Kasko- oder Fahrzeugversicherung vor Schäden, die am eigenen Fahrzeug und dessen Zubehör entstehen. Da die Vollkaskoversicherung auch bei Selbstbeteiligung relativ teuer ist, wird sie von Klöstern wohl nicht oft gewählt werden. Aber die Teil-Kaskoversicherung ist doch dringend zu empfehlen. Die Prämiensätze finden sich oben in der Aufstellung in der letzten Spalte. Dadurch erübrigt sich die Versicherung der Fahrzeuge in der Mobiliar-Feuerversicherung.

Die Teilversicherung ist in § 12 Abs. 1 a—c und Abs. 2 und 3 AKB geregelt. Seit dem 1. 1. 60 ist der Versicherungsschutz nicht unwesentlich verbessert durch den Einschluß von Schäden durch Sturm, Hagel, Blitzschlag und Überschwemmung und von Bruchschäden an der Verglasung. Diebstahl, Raub und Unterschlagung sowie Schäden infolge unbefugten Gebrauchs durch betriebs-

fremde Personen fallen unter die Versicherung. Auch abhanden gekommene Teile, die im Fahrzeug unter Verschuß gehalten oder an ihm befestigt waren, werden ersetzt.

Kein Fahrzeug sollte ohne Teil-Kaskoversicherung sein.

Bei Fahrten ins Ausland, wo Haftpflichtversicherung nicht obligatorisch ist wie z. B. in Italien, sollte man doch überlegen, ob man nicht eine kurzfristige Voll-Kaskoversicherung abschließt. Die Mindestdauer ist ein Monat. Dafür sind 15% der Jahresprämie zu entrichten, bei einem VW DM 16,50 bei einer Selbstbeteiligung von DM 800,—; DM 81,— ohne Selbstbeteiligung. Es muß eben zuvor gut überlegt werden, ob ein Totalschaden aus eigener Tasche bezahlt werden könnte.

### III. Insassen-Unfallversicherung

Für die Insassen eines Kraftwagens, ausgenommen angestellte Kraftfahrer und Beifahrer, kann eine Unfallversicherung abgeschlossen werden. Die Prämie beträgt derzeit für je DM 1000,— im Todesfall DM 0,90, je DM 1000,— Kapitalszahlung bei Dauerfolgen DM 0,90, je DM 100,— Heilkosten DM 2,55, je DM 1,— Tagesgeld DM 2,90. Diese Prämien gelten beim Pauschalssystem, wenn nämlich die Leistung für eine geschädigte Person gleich ist der Versicherungsgesamtsumme geteilt durch die Anzahl der Personen, die sich im Augenblick des Unfalls im Fahrzeug befunden haben.

Dieser Versicherungszweig wird durch die Gesellschaften sehr propagiert. Doch kommt ihm praktisch nur dann Bedeutung zu, wenn ein Unfall ohne jedes Verschulden einer Person zustande kam (Gefährdungsprinzip) oder wenn der Schuldige bei einem Unfall selbst zu Schaden kommt bzw. wenn Personen geschädigt werden, die an den Schuldigen gesetzlichen Unterhaltsanspruch haben. Sonst kann vielleicht ein Vorteil noch darin gesehen werden, daß die Unfallversicherung ohne Prüfung der Schuldfrage sofort zahlen muß, während man auf eine Schadensregulierung durch die Haftpflicht unter Umständen länger warten muß. Freilich darf man dann nicht doppelte Entschädigung erhoffen. Soweit die Unfallversicherung geleistet hat, gehen etwaige Ansprüche an eine Haftpflichtversicherung auf sie über.

In unserem Bereich scheint der Insassen-Unfallversicherung keine übermäßige Bedeutung zuzukommen. Eher könnte man an die Berufsfahrerversicherung für die angestellten Kraftfahrer denken, deren Prämien allerdings merklich höher sind.

### IV. Gepäckversicherung

Diesen Versicherungszweig behandeln wir wegen der geringen Bedeutung für unsern Raum hier nicht. Die Bestimmungen finden sich in § 22 AKB.

## B. Einzelfragen

### I. Berechtigte Benützung eines fremden Kraftfahrzeugs

Wir sprechen hier nur von der berechtigten Benützung eines fremden Fahrzeugs. Die Zustimmung des Fahrzeughalters kann unmittelbar oder mittelbar (durch einen andern berechtigten Fahrer mit Vollmacht der Weitergabe an Dritte), schriftlich oder mündlich, ausdrücklich oder stillschwei-

gend gegeben sein. Ist man sich für einen Schadensfall seines Mannes nicht so ganz sicher, so lasse man sich die Vollmacht zur Benützung des Wagens auf alle Fälle schriftlich oder doch vor zuverlässigen Zeugen geben.

Zu beachten ist auch § 2 Abs. 2 a) AKB, wonach das Fahrzeug nicht zu ändern als im Vertrag angegebenen Zwecken verwendet werden darf. Bei Privatwagen darf also für die Benützung höchstens ein bescheidener Unkostenbeitrag für die Benützung geleistet werden, damit gewerbsmäßige Vermietung ausgeschlossen bleibt. Sonst wird der Versicherer von der Leistung frei. Die reinen Betriebskosten darf der Benutzer natürlich in jedem Fall tragen.

1. **Haftpflichtversicherung**: Der berechtigte Fahrer ist nach § 10 Abs. 1 AKB mitversichert. Die Versicherung muß also gegebenenfalls einen vom berechtigten Fahrer verursachten Schaden bis zur Höhe der vereinbarten Deckungssummen übernehmen. Natürlich gelten auch für den berechtigten Fahrer die Ausschlüsse nach § 11 AKB.
2. **Die Insassen-Unfallversicherung** gilt in gleicher Weise, wenn das Fahrzeug vom berechtigten Fahrer gelenkt wird.
3. **Kasko-Schäden**: In diesem Punkt herrschen im allgemeinen etwas verworrene Begriffe, soweit es sich um ein vollkaskoversichertes Fahrzeug handelt. Ein solches Fahrzeug glaubt man bedenkenlos benutzen zu können. Es gelten folgende Grundsätze:
  - a) Schäden am benutzten Fahrzeug, die kein Verschulden voraussetzen, also reine Betriebschäden, die trotz sachgemäßen Fahrens vorkommen, wie Reifenschäden, Achsbruch, können dem Fahrer nicht angelastet werden.
  - b) Der Benutzer muß jedoch für jeden Schaden eintreten, der durch sein Verschulden zustande kam, auch bei nur leicht fahrlässigem Verhalten. Er muß also den vorigen Zustand wiederherstellen, etwa nach den Regeln der Kaskoversicherung in § 13 AKB. Darüber hinaus ist er verpflichtet, im Bedarfsfall auch für ein Ersatzfahrzeug während der Reparaturdauer zu sorgen, unter Umständen den Verdienstentgang des Halters zu entschädigen. Für Ersatzfahrzeug und Verdienstentgang des Halters kommt die Kasko-Versicherung niemals auf.
  - c) Dem Halter des Fahrzeugs gegenüber ist ein etwaiger Kasko-Versicherer verpflichtet, einen durch den berechtigten Fahrer entstandenen Schaden zu ersetzen, wenn er durch ein von außen wirkendes Ereignis nach Maßgabe von § 12 Abs. 1 d) verursacht wurde.
  - d) Auf Grund von § 67 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) gehen Ansprüche des Halters, die ihm aus dem Schadensereignis gegen Dritte zustehen (also in unserm Fall gegen den berechtigten Fahrer), insoweit auf den Versicherer über, als er den Schaden ersetzt hat.
  - e) Hat der Halter gegenüber dem berechtigten Fahrer auf seine Ansprüche verzichtet, so wird der Versicherer insoweit von seiner Leistung gegenüber dem Halter frei, als er von dem berechtigten Fahrer hätte Ersatz erlangen können (§ 67 VVG).

- f) Der Ersatzanspruch des Versicherers reicht ebenso weit wie der Anspruch des Halters. Wenn auch der angestellte Fahrer seinem Herrn gegenüber nur grobe Fahrlässigkeit zu vertreten hat, weil seine Tätigkeit von vornherein als gefahrgeneigt gilt, so haftet doch der gefälligkeitshalber zugelassene Fahrer auch schon für geringe Fahrlässigkeit.

Aus dem Gesagten ergibt sich das gewaltige Risiko, das man bei Benützung eines fremden Kraftfahrzeugs auf sich nimmt.

Es ist heute üblich, daß Ordensleute vor allem in den Ferien Kraftfahrzeuge von Verwandten und Bekannten benützen. Solange nichts passiert, ist alles gut. Wer aber tritt für einen Schaden ein, der durch Verschulden der Ordensperson an einem fremden Fahrzeug entstanden ist?

Can 536 § 2 und 3 CIC gibt die Lösung. Hat eine Ordensperson mit feierlichen Gelübden mit Erlaubnis der Obere eine Verpflichtung eingegangen, so haftet dafür das Kloster. Eichmann-Mörsdorf, Kirchenrecht I<sup>o</sup>, Seite 507, versteht unter den obligationes in can 536 § 1 Verbindlichkeiten aus Verträgen und Vergehen. Erlaubt also der Obere seinem Mönch die Benutzung eines fremden Kraftfahrzeugs, so hat einen etwaigen Schaden das Kloster zu ersetzen. Handelt es sich jedoch um eine Ordensperson mit einfachen Gelübden oder um einen Angehörigen einer religiösen Genossenschaft mit bloßen Versprechen, so haftet trotz der Erlaubnis des Obere für die rein private Benutzung eines fremden Fahrzeugs lediglich die genannte Person mit ihrem privaten Vermögen. Hat der Obere überhaupt keine Erlaubnis erteilt und konnte sie auch nicht präsumiert werden, so haftet auch für einen Regularen nicht das Kloster, can. 536 § 3.

So ist es nach dem Kirchenrecht. Doch ist sehr zu befürchten, daß ein geschädigter Laie in jedem Falle vom Kloster Ersatz erwarten wird, wenn er auf andere Weise nicht zu seinem Recht kommen kann. Vielleicht könnte er seinen Anspruch bei Gericht nicht gegen das Kloster durchsetzen. Auf alle Fälle wird der Laie aber eine moralische Verpflichtung des Klosters voraussetzen. Er wird in der Regel auch im guten Glauben sein, selbst wenn der Obere seinen Untergebenen die Benutzung fremder Fahrzeuge ausdrücklich untersagt hat.

Will sich das Kloster vor Schaden schützen, dann bleibt wohl nichts anderes übrig, als den Ordensangehörigen zur strengen Pflicht zu machen, daß sie sich vor Benützung eines fremden Fahrzeugs vom Halter des Fahrzeugs oder einem ausdrücklich hierzu bevollmächtigten Dritten eine Erklärung etwa folgenden Inhalts geben lassen:

1. Die Benützung des hinreichend genau bezeichneten Kraftfahrzeugs wird dem N.N. ausdrücklich (im In- und Ausland) ohne Entgelt (gegen Übernahme der reinen Betriebskosten) gestattet.
2. Das Kfz ist ordnungsgemäß gegen Haftpflicht versichert und befindet sich in betriebssicherem Zustand.
3. Der Überlasser verpflichtet sich bei einem Schadensfall für die Ansprüche Dritter aufzukommen, die die Versicherungssumme übersteigen sollten.
4. Der Überlasser stellt den Benützer ausdrücklich von jeder Haftung für Schäden an seinem Kfz und den damit verbundenen Unkosten und Ver-

mögensnachteilen frei und verzichtet insoweit gegebenenfalls auch auf die Entschädigung seitens einer Kasko-Versicherung.

Wahlweise könnte man den Ordensangehörigen vereinfachend auch die Verpflichtung auferlegen, vor Benutzung eines fremden Fahrzeugs vom Eigentümer die Erklärung zu verlangen, er habe ausdrücklich davon Kenntnis genommen, daß das Kloster des Benützers keinesfalls für irgendwelche Schäden aus der Benützung dieses Kfz hafte. Dann haftet allerdings der Ordensangehörige gegebenenfalls mit seinem Privatvermögen.

Sicher wird die Bitte um eine derartige Erklärung vor Antritt einer Fahrt manchen guten Freund nachdenklich stimmen. Manche Fahrt wird wohl dann ausfallen. Will sich aber das Kloster vor vielleicht sehr empfindlichen Schäden schützen, so bleibt kaum ein anderer Weg übrig.

Es darf noch angefügt werden, daß die Praxis der Versicherer im allgemeinen trotz der an sich klaren Rechtslage nur bei grober Fahrlässigkeit Rückgriff auf einen berechtigten Fahrer nimmt. Jedoch hat der Bundesgerichtshof noch mit Urteil vom 30. 3. 59 (veröffentlicht im Deutschen Autorecht 59, 187) entschieden: „Beschädigt der berechtigte Fahrer das Fahrzeug, so haftet er dem Eigentümer wegen schuldhafter Beschädigung. Besteht eine Kaskoversicherung, so kann der Kaskoversicherer gegen den Fahrer Rückgriff nehmen, soweit er den Eigentümer entschädigt hat. Der Umstand, daß ein Fahrer den Wagen eines anderen unentgeltlich als dessen Beauftragter fährt, rechtfertigt für sich allein noch nicht die Annahme eines Haftungsausschlusses für einfache Fahrlässigkeit, und zwar auch nicht, soweit es sich um Schäden handelt, die von einer Kasko-Versicherung gedeckt sind.“ Also nur ein angestellter Kraftfahrer braucht einfache Fahrlässigkeit nicht zu vertreten, wohl haftet aber dafür, wer gelegentlich aus Gefälligkeit ohne Entgelt den Wagen im Interesse des Eigentümers fährt.

Die Klöster werden also nur dann sicher gehen, wenn sie die obige Erklärung im einen oder andern Sinn fordern. Ist erst einmal ein Schaden entstanden, so ist die Freundschaft in der Regel zu Ende.

## II. Der „Mitfahrer“ oder die „Gefälligkeitsfahrt“.

Hier handelt es sich um die Mitnahme eines Bekannten oder auch eines unbekanntenen „Anhalters“ aus purer Gefälligkeit, gleichgültig, ob das zufällig geschieht oder ob die Fahrt eigens dazu unternommen wird. Ein bescheidener Beitrag zu den reinen Betriebskosten ist unschädlich, befreit also den Versicherer nicht von seiner Leistungspflicht. Siehe oben bei der Einleitung zur Behandlung der Frage der Benutzung eines fremden Kraftfahrzeugs. Über die sogenannten beweglichen Kosten bei einer eigens unternommenen Fahrt hinauszugehen, dürfte nicht ratsam sein.

Es gelten folgende Grundsätze:

- a) Für eine beförderte Person entfällt die Gefährdungshaftung nach § 7 Straßenverkehrsgesetz. Der 1957 neu eingefügte § 8a dieses Gesetzes bestimmt, daß man für eine mit Kraftfahrzeug beförderte Person nur haftet, wenn es sich um eine entgeltliche, geschäftsmäßige Beförderung handelt. Diesen Umstand haben wir jedoch im status questionis eigens ausgeschlossen.

- b) Für die beförderte Person haftet der Fahrer bzw. Halter auch schon bei leichtem Verschulden.
- c) Diese Haftung aus Verschulden wird innerhalb der vereinbarten Deckungssummen von der Haftpflichtversicherung übernommen.
- d) Die Haftung aus Verschulden, auch für grobe Fahrlässigkeit, kann bei der reinen Gefälligkeitfahrt im vorhinein ausgeschlossen werden. Jedoch ist bei Jugendlichen große Vorsicht am Platze: Willenserklärungen beschränkt Geschäftsfähiger sind bis zur Genehmigung durch den gesetzlichen Vertreter schwebend unwirksam. Ist aber erst ein Unfall passiert, wird diese Genehmigung wohl kaum mehr erteilt. Bei Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren ohne Begleitung des gesetzlichen Vertreters ist ein Haftungsausschluß immer unmöglich, es sei denn, er sei ein für allemal erklärt.
- e) Für den Haftungsausschluß ist keine bestimmte Form vorgeschrieben. Er kann mündlich, schriftlich, sogar stillschweigend sein, wenn z. B. jemand in ein offensichtlich betriebsunsicheres Fahrzeug oder zu einem offenbar betrunkenen Fahrer einsteigt. Jedoch wird bei Beurteilung eines stillschweigenden Verzichts immer ein strenger Maßstab angewendet werden.
- f) Am sichersten ist der vertragliche Haftungsausschluß in Schriftform, am besten unter Verwendung eines Vordrucks. Bei Vorlage eines schriftlichen Haftungsverzichts entfällt beim Prozeß die Haftung.
- g) Der vertragliche Haftungsausschluß wirkt im Falle der Tötung oder Invaliddität des Mitfahrers auch gegenüber dessen Angehörigen, die gesetzliche Unterhaltsansprüche gegen ihn haben.
- h) Der völlige Haftungsausschluß begünstigt vor allem die Versicherung und belastet den Mitfahrer unnötig.
- i) Deshalb sollen Vordrucke bereit gehalten werden, die nur insoweit Haftungsausschluß aussprechen, als Versicherungsschutz nicht besteht bzw. die vereinbarten Deckungssummen nicht ausreichen.

Der beim ADAC in Blocks zu 50 Stück für DM —,50 erhältliche Vordruck lautet:

#### *Vertragliche Haftungsbeschränkung*

1. *Ich bin damit einverstanden, daß ich im Kraftfahrzeug mit dem polizeilichen Kennzeichen ..... auf eigene Gefahr und eigenes Risiko mitgenommen werde, soweit etwa mir zustoßende Unfallschäden durch die gesetzliche Haftpflichtversicherung oder eine etwa abgeschlossene Insassen-Unfallversicherung nicht gedeckt sind.*
2. *Ich verzichte ausdrücklich für mich und die mir gegenüber unterhaltsberechtigten Personen, den Kfz-Halter, den Kfz-Führer oder andere Personen, für die der Halter oder Führer eintreten müssen, wegen irgendwelcher, auch grobfahrlässig herbeigeführter Unfallschäden in Anspruch zu nehmen, soweit diese Personen nicht durch eine Versicherung gedeckt sind oder die Ansprüche die Versicherungssummen übersteigen.*

....., den

(Unterschrift des Halters oder Führers)      (Unterschrift des Insassen)

- k) Es ist unerlässlich, das Formular vor Übernahme des Fahrgastes unterschreiben zu lassen. Nach eingetretenem Schaden unterschreibt niemand mehr.
- l) Es ist zu bedenken, daß eine etwaige pauschale Insassen-Unfallversicherung für die einzelne Person weniger leistet, wenn die Zahl der Insassen vermehrt wird.
- m) Alle diese Bemerkungen gelten nur für die zivilrechtliche Seite des Schadens. Für die strafrechtlichen Folgen eines Unfalls gibt es keinen Haftungsausschluß. Fährt jemand allein mit seinem Wagen gegen einen Baum, so bleibt er straflos. Hat er jedoch einen solchen Gefälligkeitspassagier verletzt oder getötet, so wird er angeklagt und bestraft.

So sozial also auch die Mitnahme von Anhaltern sein mag, ein Risiko bleibt es immer, nicht zuletzt auch wegen der Gefahr, bei Aufnahme von Unbekannten eine schwere Gefahr für Eigentum und Leben heraufzubeschwören. In einsamen Gegenden und vor allem nachts wird man für niemanden anhalten, den man nicht kennt.

### III. Schadenersatz für Verdienstausfall eines unfallgeschädigten Ordensangehörigen.

P. Wilhelm Masnitza spricht in seinem Referat (Ordenskorrespondenz 1960 Nr. 2/3 S. 55) über die Ablehnung eines Anspruchs auf Entschädigung von Arbeitsentgeltsausfall eines Ordensangehörigen bei Verkehrsunfall. Ein ähnlicher Fall ereignete sich in der Abtei St. Ottilien. Im folgenden soll gezeigt werden, wie doch schließlich eine Entschädigung für Verdienstausfall erlangt wurde.

#### a) Tatbestand:

P. Ludger Breindl OSB, Konventuale der Erzabtei St. Ottilien, seinerzeit fast 76 Jahre alt, wurde am 8. 10. 58 durch eindeutige Schuld eines Kradfahrers verletzt, so daß er etwa 2 Monate arbeitsunfähig war (1 Monat ganz, 2 Monate etwa 50%, also 2 Monate ganz).

Die auf Grund dieses Unfalls entstandenen Ansprüche wegen Heilkosten, Krankentransport, Schäden an Kleidung wurden rundweg anerkannt; auch Schmerzensgeld war durchzusetzen (da Schmerzensgeld nicht abtretbar ist, kann es nur im Auftrag des Unfallgeschädigten durch das Kloster vertreten, nicht in eigenem Namen beansprucht werden; daher sind Auftrag und Vollmacht des Ordensmitglieds der Versicherung vorzuweisen). Schwierigkeiten entstanden im vorliegenden Fall wegen der Vergütung des Arbeitsausfalls.

#### b) Stellungnahme der Versicherungsgesellschaft

Die Versicherungsgesellschaft machte geltend, daß nur unmittelbarer Schaden vergütet werde; Ausnahmen beständen nur gemäß §§ 844, 845 BGB: der Ersatzpflichtige habe Beerdigungskosten, Unterhaltungspflichten Dritten gegenüber usw. zu übernehmen. Es könnten also nur gesetzliche Ansprüche befriedigt werden. Das Verhältnis des Paters zu seinem Kloster sei privatrechtlicher Natur.

Außerdem habe P. Ludger keinen Schaden wegen seiner Arbeitsunfähigkeit erlitten, da ihm die Versorgung durch das Kloster in gesunden und



kranken Tagen zusehe. Das Kloster habe nur mittelbaren Schaden erlitten. Dies gelte jedenfalls für den Entgang der Einnahmen, die P. Ludger ohne Unfall dem Kloster erbracht hätte. Dies gelte auch für die Versorgungsleistungen, welche das Kloster dem P. Ludger während der 2 Monate seiner Arbeitsunfähigkeit gewährt habe; denn das Kloster müsse dem Pater Unterhalt leisten, ganz gleich, ob er arbeitsfähig oder arbeitsunfähig sei.

#### c) Entgegnung:

Es wurde hingewiesen auf das Urteil des BGH vom 22. 6. 1956 — VI ZR 140/55 (Koblenz) —, wonach Lohnfortzahlung nach § 616 BGB, § 63 HGB oder § 133 Abs. 2 GewO auf Schadensersatz wegen Unfallschädigung nicht angerechnet werden könne (das Urteil ist veröffentlicht in NJW 1956 S. 1473 ff.). Dem Urteil lag folgender Tatbestand zugrunde: Der Angestellte einer Firma war überfahren worden und konnte 6 Wochen keinen Dienst machen. Gesetzlich war Gehalt weiterzuzahlen. Schadenersatzanspruch wegen Verdienstentgang wurde zunächst mit der Begründung, das Gehalt sei weiterbezahlt worden, abgelehnt; der Arbeitnehmer habe keinen Schaden erlitten, da sein Dienstherr ohnehin zur Weiterzahlung des Lohnes im Krankheitsfall (auch bei Verkehrsunfall) verpflichtet gewesen sei. Der Bundesgerichtshof entschied in letzter Instanz, daß diese gesetzliche Verpflichtung des Dienstherrn zu keiner Besserstellung des Schädigers führen dürfe; denn der Dienstherr habe aus fürsorgerischen Gründen, nicht um den Schädiger zu entlasten, weiterbezahlt. Der Schadenersatzanspruch des Arbeitnehmers gehe insoweit auf den Dienstherrn über, als Gehalt für die Zeit der Arbeitsunfähigkeit wegen Unfall weiter bezahlt wurde.

#### d) Erwiderung der Versicherung:

Die Versicherung erwiderte: Der Ordensangehörige sei weder Arbeiter noch Angestellter; Lohn oder Gehalt werde ihm nicht bezahlt; er habe lediglich Anspruch auf volle Verpflegung und Unterkunft, gleichgültig ob er arbeitsfähig oder arbeitsunfähig sei. Das erwähnte Urteil mache ausdrücklich eine Ausnahme für den Fall, daß der Verletzte ein Beamter ist. „Es wird dabei besonders auf die enge Bindung zwischen dem Beamten und dem Staat hingewiesen. Ein Anspruch des Staates aus der Dienstunfähigkeit eines Beamten anlässlich eines Unfalles ist in diesem Urteil ausdrücklich nicht anerkannt worden. Diese Ausnahmebestimmungen kann unserer Meinung nach im Falle des Pater Ludger Breindl gegenüber der Klosterverwaltung im verstärkten Maße angewendet werden. Der Pater ist dem Orden auf Grund des Gelübdes verpflichtet und besteht doch hier eine viel engere Bindung als zwischen dem Staat und einem Beamten. Außerdem — und das möchten wir immer wieder betonen — bezieht P. L. Breindl in keiner Form Entgelt. Der ihm zustehende Unterhalt muß, wie bereits erwähnt, gewährt werden, ohne Rücksicht auf Arbeitsfähigkeit oder -unfähigkeit.“

#### e) Weiteres Vorgehen des Klosters:

Das Kloster erhob Klage vor dem Amtsgericht Aichach über „Deutscher Automobilschutz“ (DAS), Rechtsschutzversicherung. Zur Begründung wurde darauf hingewiesen, daß bei P. Ludger ein analoges Verhältnis bestehe

wie zwischen Dienstherrn und Angestellten. Das Kloster leiste an den Geschädigten den ganzen Unterhalt, empfangen aber von diesem, solange er arbeitsunfähig sei, keinerlei Leistung. P. Ludger trete seine Ansprüche an das Kloster ab. Die Ansprüche wurden auf DM 300,— pro Monat beziffert, weil dieser Betrag steuerlich als Wert des Unterhalts eines Ordensmitglieds anerkannt sei. Ein Kloster sei kein Stift, das für eine bestimmte Zahl von Insassen feste Mittel zur Verfügung habe, zu deren Beschaffung und Erhaltung die Insassen nichts beizusteuern brauchten. Im Kloster trage vielmehr die Gemeinschaft den einzelnen; jeder Ausfall eines einzelnen belaste die anderen. Dies trete vor allem bei kleinen klösterlichen Gemeinschaften besonders klar zutage.

#### f) Verhalten der Versicherung:

Wenige Tage vor der gerichtlichen Verhandlung bezahlte die Versicherung DM 600,—. Eine nähere Stellungnahme gab die Versicherung nicht mehr ab. Sie weigerte sich allerdings, Zinsen und Kosten zu bezahlen, da es sich um einen Vergleich handle. Das Kloster gab sich nicht zufrieden und drohte die Weiterverfolgung der Klage an; dann bezahlte die Versicherung auch noch Zinsen und Kosten.

#### g) Kritik:

Wenn die Versicherung schließlich nachgegeben hat, so ist dies möglicherweise darin begründet: am 1. 7. 1957 erging das Beamtenrechtsrahmengesetz (BGBl. I 667), dessen § 52 die Aufhebung des bisherigen § 168 und die Einfügung von § 87a des Bundesbeamtengesetzes (BBG) nach sich zog, so daß nunmehr gilt: wenn ein Beamter verletzt oder getötet wird, geht der gegenüber dem Schädiger bestehende Ersatzanspruch auf den Bund über, soweit während der Dienstunfähigkeit Dienstbezüge oder im Falle der Ruhestandsversetzung Versorgungsbezüge geleistet werden. Der bisherige § 168 BBG hatte nur bestimmt, daß bei Leistung von Versorgungsbezügen der Schadenersatzanspruch insoweit auf den Staat übergehe. Damit ist die Ansicht von Reinicke (NJW 1956 S. 1464) bestätigt, der in seiner Kritik zum Urteil des BGH vom 22. 6. 1956 die Meinung vertritt, daß entgegen den Ausführungen in der Urteilsbegründung dem Staat Ersatzansprüche an den Schädiger auch zustehen müssen, wenn der Staat Dienstbezüge an einen arbeitsunfähigen Geschädigten bezahlt.

#### h) Schluß:

Wegen der Häufigkeit von Unfällen, besonders Verkehrsunfällen, werden ähnliche Vorkommnisse, vielleicht mit wesentlich höheren Schäden, immer wieder auftreten und die Arbeitsunfähigkeit eines Ordensmitglieds begründen. Solche Ansprüche sollen auf alle Fälle verfolgt werden. Im vorliegenden Casus ist es eigentlich bedauerlich, daß es wegen der Nachgiebigkeit der Versicherung zu keiner gerichtlichen Entscheidung kam. Da der Streitwert niedrig und die Prozeßkosten durch den DAS gesichert waren, wäre aus Grundsatzgründen ein gerichtlicher Entscheid dienlicher gewesen.