

68. Unter welchen Umständen hat der Halter des Kraftwagens für den Schaden zu haften, den sein Wagenführer bei einer eigenmächtig unternommenen Fahrt angerichtet hat? Zur Auslegung des § 7 Abs. 3 des Kraftfahrzeuggesetzes.

VI. Zivilsenat. Urz. v. 2. Januar 1928 i. S. L. (Besl.) w. G.
(Rl.). VI 180/27.

I. Landgericht Leipzig.

II. Oberlandesgericht Dresden.

Am 18. Oktober 1924 wurde die Klägerin auf der M.-Straße in L., wo sie auf dem Fahrrad fuhr, von einem hinter ihr herkommenden Personenkraftwagen beim Überholen umgefahren. Führer des Kraftwagens war der frühere Mitbeklagte D., Halter des Wagens war der Beklagte L., der sich jedoch zur Zeit des Unfalls nicht im Wagen befand. Die Klägerin erlitt infolge des nach den Feststellungen der Vorinstanzen von D. verschuldeten Unfalls Schaden an ihrer Gesundheit und Erwerbsfähigkeit sowie Sachschaden. Sie nahm daher beide Beklagte sowohl auf Grund der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über unerlaubte Handlungen als auch auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes als Gesamtschuldner auf 6000 RM Schmerzensgeld und wegen Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz alles weiteren ihr entstehenden Schadens in Anspruch.

Durch rechtskräftiges Urteil des Landgerichts wurde D. zur Zahlung von 1369,50 RM verurteilt und ihm gegenüber dem Feststellungsanspruch stattgegeben. Dagegen wies das Landgericht die Klage ab, soweit sie gegen den Beklagten L. gerichtet ist. Das Oberlandesgericht verurteilte den Beklagten L. als Gesamtschuldner

mit D. zur Zahlung von 369,50 R.M. und stellte die Schadenersatzpflicht auch dieses Beklagten fest.

Die Revision des letzteren führte zur Aufhebung des Berufungsurteils, soweit es zu seinem Nachteil ergangen ist, und in diesem Umfang zur Zurückverweisung der Sache.

Gründe:

Die Revision rügt lediglich Verletzung des § 7 Abs. 3 E. 1 RFG.; der Berufungsrichter habe den Begriff der sog. Schwarzfahrt verkannt.

Die Rüge ist begründet.

Die Ausführungen des angefochtenen Urteils zu diesem Punkte gehen im wesentlichen dahin: Der § 7 Abs. 3 E. 1 RFG. in der Fassung der Novelle vom 21. Juli 1923 bedeute insofern gegenüber dem früheren Rechtszustand eine Einschränkung zugunsten des Fahrzeughalters, als es vorher zur Begründung seiner Haftung genügt habe, wenn das Fahrzeug mit seinem Wissen und Willen in Betrieb genommen worden sei und diese Inbetriebnahme zur Zeit des Unfalls noch fortgedauert habe, während jetzt seine Haftung auch dann weg falle, wenn zwar die Inbetriebnahme mit seinem Wissen und Willen erfolgt, die Benutzung zur Unfallzeit aber wider sein Wissen und seinen Willen geschehen sei. Ob letzteres zutrefte, sei nach den Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden. Nicht jede Abweichung von der Anweisung des Halters mache die mit seinem Wissen und Willen begonnene Fahrt zu einer Schwarzfahrt. Insbesondere könne die Fahrt nicht schon dann als ohne Wissen und Willen des Halters erfolgt angesehen werden, wenn der Führer nicht den dem ausgesprochenen oder mutmaßlichen Willen des Halters entsprechenden Weg genau einhalte, sondern Umwege mache und dadurch die Fahrt verändere oder verlängere. Es komme darauf an, ob sich die Fahrt als solche trotz der Abweichungen im wesentlichen noch als die gleiche Fahrt darstelle. Sei dies der Fall, so sei nicht die Benutzung als solche, sondern nur die Art und Weise der Benutzung unerlaubt. Dies gelte auch für den Fall, daß der Führer auf dem Wege zur Wagenhalle das Fahrzeug zu einer längeren Spazierfahrt missbrauche. Nur dann sei die Benutzung unerlaubt, wenn die Abweichung von dem ausdrücklich oder stillschweigend vorgeschriebenen Weg in örtlicher oder zeitlicher Beziehung so wesent-

lich sei, daß nicht mehr gesagt werden könne, der Führer habe gerade die ihm aufgetragene Fahrt unternommen. Ein solcher Fall liege hier nicht vor.

Dem der Beklagte habe am Unfalltag mit dem Wagen unter Führung des D. eine Fernfahrt nach Breslau unternommen, habe sich danach zu seiner Wohnung in der Gottschedstraße bringen lassen und den D. angewiesen, den Wagen nach der Wagenhalle zu bringen, die sich auf dem Ranstädter Steintweg nicht weit von seiner Wohnung befunden habe. D. sei nun zunächst nach seiner etwa 3—4 km entfernten Wohnung in der Eisenbahnstraße gefahren, um die Kleider zu wechseln, und dann nach der etwa 3—4 km entfernten Wohnung der Arbeiterin R. in Modau, um von dieser ein Buch abzuholen. Auf seine Einladung habe die R. neben ihm auf dem Führersitz Platz genommen. Von dort sei D. nach der etwa 1 km entfernten Wohnung des Arbeiters H. gefahren, habe unterwegs dessen Vater in den Wagen aufgenommen und ihn nach Hause gebracht. Dort sei H. selbst eingestiegen und habe ebenfalls vorn neben dem Führersitz Platz genommen. Bald danach sei während der Weiterfahrt nach Thella, das 2 km entfernt liege, der Unfall eingetreten. Eine Spozierfahrt im eigentlichen Sinne sei also gar nicht beabsichtigt gewesen, wie sich auch daraus ergebe, daß die von D. mitgenommenen Personen so wie sie gewesen seien, ohne weitere Vorbereitung, mitgefahren seien und neben dem Führersitz Platz genommen hätten. Es habe sich also nur um „ein Stück Mitfahren“ gehandelt. Ohne das Dazwischentreten des Unfalls hätte die Fahrt des D. von der Wohnung des Beklagten bis zur Wagenhalle etwa eine halbe Stunde gedauert. Nach Lage der Umstände sei anzunehmen und habe auch D. annehmen dürfen, daß der Beklagte mit der Fahrt nach der Wohnung des D. einverstanden sein würde. Der weiter von D. gemachte Umweg dagegen stelle sich allerdings als eine eigenmächtige, durch ein anzunehmendes Einverständnis des Beklagten nicht gedeckte Ausdehnung der Fahrt dar. Allein hierin habe keine neue, selbständige Benutzung des Wagens, sondern nur eine nicht erlaubte Art und Weise der Benutzung gelegen, während die Benutzung selbst mit Wissen und Willen des Beklagten begonnen gehabt habe und demgemäß erfolgt sei. Damit entfalle aber der Charakter der Schwarzfahrt. Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum.

Der § 7 Abs. 3 RFG. in der ursprünglichen Fassung vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) lautete:

„Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet.“

Die Auslegung, die der Begriff der Inbetriebsetzung in der Rechtsprechung, insbesondere derjenigen des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 77 S. 348, Bd. 95 S. 185; SeuffArch. Bd. 69 Nr. 174, vgl. jedoch OLG. Dresden in JW. 1925 S. 1023), gefunden hatte, erschien dem Gesetzgeber zu weitgehend und deshalb — also um die Haftung des Halters für die Fälle der unbefugten Benutzung des Fahrzeugs im Anschluß an eine erlaubte Fahrt (vgl. Müller, Automobilgesetz 2. Aufl. Vorbem. zu § 7 Abs. 3 S. 255) zu beseitigen, soweit nicht dem Halter ein Verschulden zur Last fällt (§ 7 Abs. 3 S. 2) — ist durch die Novelle vom 21. Juli 1923 nunmehr für Abs. 3 S. 1 des § 7 folgende Fassung gewählt worden:

„Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet.“

Bei dieser Sachlage ist es nicht angängig, wie das Berufungsgericht im Anschluß an die in der Rechtsprechung und im Schrifttum hervorgetretenen Anschauungen (vgl. OLG. Düsseldorf in JW. 1927 S. 922 Nr. 3 und Heucke, Verkehr mit Kraftfahrzeugen 2. Aufl. Anm. 23 zu § 7 S. 38) will, allgemein einen Unterschied zwischen Benutzung und „Art der Benutzung“ zu machen und den Halter in den Fällen haften zu lassen, wo zwar die Art der Benutzung dem Willen des Halters nicht entsprach, die Benutzung an sich aber dem Führer aufgetragen war. Denn auf diesem Wege würde die Rechtsunsicherheit, die nach Ansicht des Gesetzgebers durch die schwankende Auslegung des Begriffs der Inbetriebnahme verursacht wurde, in vielen Fällen doch wieder Platz greifen: Entspricht die Benutzung (gleich Inbetriebnahme) an sich dem Willen des Halters, so haftet dieser für alle Folgen einer seinem Willen nicht entsprechenden Art der Benutzung, sofern nur diese Benutzungsart nicht eine solche ist, daß sie nach richterlichem Ermessen eine neue, selbständige Benutzung des Fahrzeugs (gleich Inbetriebnahme) darstellt. Im vorliegenden Falle war dem D. aufgetragen, von der Gottschiedstraße nach dem einige Autominuten entfernten Raststädter Steinweg zu fahren. In

der dortigen Wagenhalle wollte er auch schließlich die Fahrt enden lassen, aber er wählte den Umweg über die Eisenbahnstraße in Volkmarzdorf und zwei Straßen in Modau und wollte auch nach Thelka fahren. Er machte einen Umweg von mindestens 10 km und verfuhr etwa eine halbe Stunde; er nahm drei dem Beklagten fremde Personen mit und ließ die eine von ihnen, eine Frauensperson, zwischen sich und einem Bekannten neben dem Führersitz Platz nehmen. Trotz dieser örtlichen, zeitlichen und den Begleitumständen nach bestehenden Unterschiede zwischen der dem D. aufgetragenen und der von ihm ausgeführten Fahrt hat das Berufungsgericht angenommen, daß bei ihm eine erlaubte Benutzung des Wagens vorgelegen habe, unerlaubt sei nur die Art der Benutzung. Eine solche Auslegung und Anwendung des Gesetzes ist nicht zu billigen. Maßgebend für die Beurteilung der Frage, ob bei Abweichungen von den Anweisungen des Halters die Benutzung des Fahrzeugs als erlaubt oder unerlaubt zu gelten hat, muß vielmehr sein, ob die vom Halter gebilligte Benutzung bei verständiger Würdigung seiner Willensmeinung noch als mit der tatsächlich ausgeführten Benutzung im wesentlichen übereinstimmend erachtet werden kann (Kammergericht in JW. 1927 S. 921 Nr. 1a, Müller a. a. O. S. 259). Ob dies zutrifft, ist in der Hauptsache Tatfrage. Solche erlaubte, dem zu vermutenden Willen des Halters entsprechende Abweichungen können sich z. B. aus der Straßenbeschaffenheit, den Witterungsverhältnissen, Ermüdung des Führers ergeben. Auch ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht im vorliegenden Falle nach Lage der Umstände angenommen hat, das Einverständnis des Beklagten mit der Fahrt des D. nach seiner Wohnung dürfe vermutet werden (vgl. hierzu das Urteil des IV. Zivilsenats vom 14. Oktober 1926 IV 328/25, wo gesagt wird, die Annahme einer stillschweigend erteilten Erlaubnis des Halters zur Ausführung von Umwegen im Interesse des Benutzers sei je nach Umständen und nach der zu vermutenden verständigen Auffassung der Beteiligten rechtlich möglich). Anders aber liegt die Sache für die weitere Fahrt von der Wohnung des D. nach Modau. Dieser Teil der Fahrt, auf der sich der Unfall ereignet hat, bedeutet nach der Feststellung des Oberlandesgerichts eine eigenmächtige Ausdehnung der Fahrt, für welche D. das Einverständnis des Beklagten nicht annehmen konnte. Benutzte aber

danach D. den Wagen insoweit ohne Wissen und Willen des Beklagten, so ist dieser nach § 7 Abs. 3 S. 1 RFG. der Klägerin an sich nicht schadenserfahrpflichtig.

Kann hiernach das angefochtene Urteil mit der bisherigen Begründung nicht aufrechterhalten werden, so folgt daraus doch noch nicht die Abweisung der Klage gegen den Beklagten L. Denn nunmehr wird das Berufungsgericht zu der Frage Stellung zu nehmen haben, ob die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist (Satz 2 des § 7 Abs. 3 RFG.). Diese Vorschrift bedeutet eine Erweiterung der Haftung des Halters gegenüber dem bisherigen Rechtszustand (Müller a. a. O. S. 261). Bei der Prüfung dieser Frage wird zu beachten sein, daß bei Schwarzfahrten die Führer von Kraftfahrzeugen sich selbst überlassen sind und erfahrungsgemäß leicht dazu neigen, die erforderliche Rücksichtnahme auf die Ordnung im öffentlichen Verkehr und die Gesundheit ihrer Mitmenschen in besonders hohem Maße außer acht zu lassen. Diese erhöhte Betriebsgefahr bei Schwarzfahrten muß zur Wahrung der Verkehrssicherheit dahin führen, die größte Sorgfalt des Halters zur Verhütung solcher Fahrten zu verlangen (vgl. das Urteil des Senats vom 10. November 1927 S. 11 dieses Bandes). Der Willkür des Führers darf der Halter seinen Kraftwagen zur Benutzung keinesfalls preisgeben. Mit dem Einwand, er habe von Schwarzfahrten des Führers nichts gewußt, der Geschädigte möge sich an den Führer halten — der in der Regel zur Deckung des von ihm leichtsinnig angerichteten Schadens gar nicht in der Lage ist —, kann der Halter nur dann gehört werden, wenn er bis zur Grenze des unabwendbaren Zufalls alles getan hat, was ihm billigerweise zur Verhütung von Schwarzfahrten zugemutet werden kann. Wie weit hierin zu gehen ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Bei einem älteren, seit Jahren erprobten Führer werden geringere Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Halters zu stellen sein als im vorliegenden Falle, wo es sich um einen noch in jungen Jahren stehenden Mann handelt, der erst 3 Monate vor dem Unfall den Führerschein erhalten hatte und nach einer nur 2 Wochen währenden Aushilfsbeschäftigung bei B. seine erste Dauerstelle beim Beklagten erst seit einem Monat inne hatte. Der Richter wird zu beurteilen haben, ob in einem solchen Falle die Pflicht des Halters soweit geht, daß ihm, zumal bei der geringen Entfernung der Wagenhalle von seiner Wohnung und

der dadurch erleichterten Ausführbarkeit einer derartigen Maßregel, zugemutet werden muß, den Schlüssel zur Wagenhalle regelmäßig in seiner Wohnung aufzubewahren. Ein rechtliches Bedenken gegen diese Beurteilung besteht nicht. Ferner wird der Tatrichter zu prüfen haben, welche wirksamen Vorkehrungen etwa sonst der Beklagte zur Verhütung von Schwarzfahrten hätte treffen müssen, um seiner Sorgfaltspflicht zu genügen (vgl. RGZ. Bd. 108 S. 385). Die von D. befundeten, vom Berufungsrichter in anderem Zusammenhang gewürdigten gelegentlichen telephonischen Anrufe des Beklagten in der Wagenhalle reichen keinesfalls aus, um ein Verschulden des Beklagten bei der hier fraglichen Benutzung seines Wagens auszuschließen. Bei einem so unerprobten Führer wie D. müssen dem Beklagten andere Maßnahmen angefohlen werden, um dem D. die bei Gewährung allzu großer Freiheit naheliegende Möglichkeit und Neigung zu Schwarzfahrten zu nehmen.

Die Frage, ob neben § 7 Abs. 3 S. 2 RFG. noch Raum für die Anwendbarkeit des § 831 BGB. bleibt (vgl. das angeführte RGU. IV 328/25 und Müller a. a. O. S. 263), bedarf keiner Entscheidung. Denn das Berufungsgericht hat bereits aus tatsächlichen Erwägungen den Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. für geführt erachtet, wenn auch in anderem Zusammenhang, und von der Klägerin ist keine Revision eingelegt.

Für die Frage der Beweislast ist auf folgendes hinzuweisen: Dem Beklagten würde der Entlastungsbeweis obliegen, falls das Oberlandesgericht nach Lage der Sache dafür halten sollte, die Umstände sprächen mit so hoher Wahrscheinlichkeit für ein Verschulden des Beklagten an der Ermöglichung der Schwarzfahrt, daß andere Möglichkeiten daneben völlig zurückträten (RGZ. Bd. 95 S. 249, Bd. 102 S. 95, Bd. 109 S. 19, Bd. 114 S. 75, Bd. 115 S. 425).