

33. Können der Eigentümer und der Entleiher eines Kraftfahrzeugs gleichzeitig als Halter angesehen werden?

Kraftfahrzeuggesetz § 7.

VI. Zivilsenat. Urt. v. 27. Januar 1930 i. S. R. (Kl.) w. F., R. und S. (Bekl.). VI 186/29.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Beklagte zu 2, R., ist Eigentümer eines Personenkraftwagens. Auf die Bitte des Beklagten zu 3, des Polizeinspektors S., ließ ihm R. den Kraftwagen für den 1. und 2. September 1926 zur Beförderung seiner Tochter von Hagen nach Andernach. S. beauftragte mit der Führung des Wagens den Beklagten zu 1, den Polizeiwachtmeister F., welcher Führer einer Kraftfahrabteilung gewesen ist. F. hatte während der Fahrt den Anweisungen des mitfahrenden S. zu folgen, der zwar kein Entgelt an den Eigentümer des Wagens zu zahlen hatte, aber die durch Ausführung der Fahrt entstehenden Kosten trug. Bei der Rückfahrt am 2. September 1926 überfuhr F. in Köln-Deutz den aus der Straßenbahn aussteigenden Kläger und verletzte ihn. Der Kläger nimmt den Beklagten F. als Führer und die beiden anderen Beklagten als Halter des Kraftwagens auf Schadenersatz in Anspruch und zwar verlangt er von den drei Beklagten als Gesamtschuldnern eine Rente und außerdem von dem Beklagten F. ein Schmerzensgeld. Das Landgericht hielt die Haftung des F. und des R. für gegeben, wies dagegen die Klage gegen S. ab. Gegen dieses Urteil legten sowohl der Kläger als die Beklagten F. und R. Berufung ein. Das Berufungsgericht wies die Berufung des F. im wesentlichen zurück; weiter erklärte es den Klagenanspruch gegenüber dem Beklagten S. dem Grunde nach für gerechtfertigt, während es die Klage gegen R. abwies.

Dieses Urteil wurde von dem Kläger und dem Beklagten S. angefochten. Die Revision des S. wurde zurückgewiesen; auf die Revision des Klägers wurde die Berufung des Beklagten R. gegen das Urteil des Landgerichts zurückgewiesen.

Gründe:

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Unfall durch Verschulden des Führers des Kraftwagens verursacht worden ist. F. fuhr mit einer Geschwindigkeit von 50—60 km so nahe an dem eben an einer Haltestelle angelangten Straßenbahnwagen vorbei, daß der aus diesem aussteigende Kläger von dem Kraftwagen erfaßt und überfahren wurde. Das Berufungsgericht verneint aber die Haftbarkeit des Beklagten R., weil es ihn nicht als Halter des Kraftwagens ansieht. S. habe den Kraftwagen für zwei Tage von R. geliehen. R. habe in diesem Zeitraum keine Verfügungsgewalt über den Kraftwagen gehabt, abgesehen von dem Kündigungsrecht des Verleihers, das aber sachlich ohne Bedeutung gewesen sei, weil sich der Kraftwagen auf einer weiten Fahrt befunden und R. in keinem Augenblick während der Fahrt gewußt habe, wo der Wagen gerade sei; er habe ihn also auch nicht einmal beaufsichtigen können.

Diese Rechtsauffassung geht fehl. Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts ist Halter eines Kraftwagens im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (RGZ. Bd. 93 S. 222, wo die umfangreiche Rechtsprechung des Reichsgerichts zu diesem Punkt nachgewiesen ist, und aus der neueren Rechtsprechung RGZ. Bd. 120 S. 154). Das Reichsgericht hat stets daran festgehalten, daß das Eigentum am Wagen zwar nicht unbedingt entscheidend, aber doch regelmäßig wesentlich für die Frage der Eigenschaft als Halter ist. Es fragt sich nur, ob die Überlassung des Gebrauchs durch den Eigentümer an einen anderen unter den vorliegenden Umständen die Haltereigenschaft des Eigentümers beseitigt. Das ist zu verneinen.

Zutreffend ist der Hinweis des Beklagten R. darauf, daß es nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts für die Ermittlung der Haltereigenschaft im einzelnen Falle nicht grundsätzlich auf den Zeitraum ankommt, für den das Herrschaftsverhältnis über den Kraftwagen begründet ist, wenn auch unter Umständen die Überlassung des Wagens für einen ganz vorübergehenden Zweck ohne weiteres den Schluß

rechtfertigen kann, daß die Haltereigenschaft nicht aufgegeben ist. Insofern ist auch der Hinweis in der Entscheidung vom 2. Juni 1913 VI 121/13 (Recht 1913 Nr. 2343) auf die Entscheidung in RGZ. Bd. 62 S. 79 berechtigt, wo bezüglich des Tierhalters die Übernahme der Sorge für das Tier nicht bloß zu einem ganz vorübergehenden Zweck der Überlassung für einen Zeitraum von einer gewissen Dauer gegenübergestellt wird. In Übereinstimmung mit der Begründung zum zweiten Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes (vgl. RGZ. Bd. 78 S. 182) ist zu betonen, daß die Rechtsstellung des Halters eines Kraftwagens im Sinne des Gesetzes nicht sowohl auf rechtlichen, als auf vorwiegend tatsächlichen, namentlich wirtschaftlichen Beziehungen beruht, und daß es deshalb nicht darauf ankommt, ob der als Halter in Anspruch Genommene Eigentümer oder Entleiher des Fahrzeugs ist. Es kann in solchen Fällen auch vorkommen, daß auf zwei Personen, sowohl auf den Eigentümer als auf den Entleiher des Kraftwagens, die oben dargelegten Kennzeichen der Haltereigenschaft zutreffen, eine Möglichkeit, die auch in der Entscheidung RGZ. Bd. 120 S. 154 (160) an sich bejaht wurde (vgl. auch RGll. vom 18. November 1929 VI 100/29). Im vorliegenden Falle hat der Eigentümer des Fahrzeugs dem Beklagten S. auf dessen Bitte, ihm den Kraftwagen zur Beförderung seiner Tochter zu leihen, diesen leihweise überlassen für eine Fahrt, die zwei Tage in Anspruch nahm. Dadurch wird weder der Zustand, daß der Eigentümer ein Kraftfahrzeug für seine Rechnung benutzt, noch die Verfügungsgewalt des Eigentümers über den Wagen beseitigt. Beide Voraussetzungen brauchen nicht in jedem Augenblick des Bestehens des Eigentums vorhanden zu sein. Der Eigentümer kann auch in der Weise über den Wagen verfügen, daß er den Gebrauch einem anderen überläßt. Seine so zum Ausdruck gekommene Verfügungsgewalt geht damit noch nicht notwendig verloren. Es wäre mit dem Gedanken des Kraftfahrzeuggesetzes über die Haftung des Halters nicht vereinbar, wenn er sich durch solche Maßnahmen von der gesetzlichen Haftung sollte befreien können. Man denke sich Maßnahmen dieser Art häufig mit Unterbrechungen wiederholt, etwa noch durch Überlassung an verschiedene wirtschaftlich schwache Personen, die zur Erfüllung etwaiger Schadenersatzansprüche außerstande sind, und es würde sich ein Zustand herausstellen, der wegen der wiederholten Veränderungen in dem Bestehen und Wegfallen der Haltereigenschaft für den Ver-

kehr unerträglich wäre. Der Beklagte K. als Eigentümer des Wagens hat sich denn auch nach seiner Darstellung in durchaus vernünftiger Beurteilung der Sachlage dem Beklagten S. gegenüber mit der Überlassung des Wagens unter der Voraussetzung einverstanden erklärt, daß S. einen zuverlässigen Führer stelle, und er hat auf eine Frage des S. zugestimmt, daß dieser die Führung des Wagens dem Beklagten F. übertrage. Er hat also mit Recht seine Beziehungen zu dem Kraftwagen auch für die Zeit der Überlassung an S. nicht als gelöst betrachtet. Der Umstand, daß der Beklagte S. den Führer gestellt hat, kann jedenfalls bei der hier gegebenen Sachlage nicht die Beseitigung der Haltereigenschaft des Eigentümers zur Folge haben. Diese Frage wurde vom erkennenden Senat in der Entscheidung RGZ. Bd. 120 S. 154 (160) offengelassen, weil der Führer des Wagens in jenem Falle als im Dienste der Eigentümerin stehend angesehen wurde, die als Halterin betrachtet wurde, wiewohl sie den Kraftwagen für einige Wochen an eine Gesellschaft mbH. vermietet hatte. Auch in dem RGZ. Bd. 91 S. 269 behandelten Falle wurde die Haltereigenschaft der Eigentümerin als fortbestehend angesehen, obgleich letztere den Gebrauch des Wagens wochenlang einem anderen überlassen hatte. Das Berufungsgericht führt aus, daß der Beklagte K. während der fraglichen zwei Tage keine Verfügungsgewalt über den Wagen gehabt habe, jedenfalls nicht eine solche, von der er einen tatsächlichen Gebrauch habe machen können, weil er in keinem Augenblick der Fahrt gewußt habe, wo der Wagen gerade sei. Dasselbe trifft bei jedem Eigentümer zu, dessen Wagen ohne seine Beteiligung und unter Führung eines anderen, selbst seines Wagenführers, sich auf einer Fahrt befindet. Eine solche Einschränkung des Halterbegriffs kann keine den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende Grundlage für die Auslegung des Gesetzes geben. Auch eine Unbilligkeit ist in der Annahme der Fortdauer der Haltereigenschaft des Beklagten K. nicht zu erblicken; wie in RGZ. Bd. 93 S. 224 betont ist, muß eben die Benutzung des Fahrzeugs in einem solchen Falle auf den Willen des Eigentümers zurückgeführt werden.

Andererseits begegnet die Bejahung der Haltereigenschaft des Beklagten S. keinem rechtlichen Bedenken. Er hat alle Kosten übernommen, die durch den Betrieb des Fahrzeugs während der ausschließlich in seinem Interesse erfolgenden Fahrt ent-

stehen würden. Der Führer des Wagens hatte nur seinen Weisungen zu folgen. Damit waren die Voraussetzungen für das Vorliegen der Haltereigenschaft in seiner Person gegeben. Die Revision des Beklagten S. meint, aus § 7 Abs. 3 KraftfahrzG. sei durch Umkehrschluß zu entnehmen, daß nicht als Halter hafte, wer mit Wissen des Halters dessen Fahrzeug in Betrieb setze. Nach § 7 Abs. 3 in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 ist an Stelle des Halters zum Schadenersatz verpflichtet, wer das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters benutzte. Hier ist also vorausgesetzt, daß an Stelle des Halters jemand haftet, der nicht Halter ist. Für die Frage, wer Halter sei, ist daraus nichts zu entnehmen.

Aber auch die grundsätzlichen Angriffe der Revision des Beklagten S. gegen die bisherige Rechtsprechung des Reichsgerichts zum Begriff des Halters sind nicht begründet. Die Revision versucht, an Stelle des Merkmals der Verfügungsgewalt ein anderes einzuführen, und zwar soll als Halter angesehen werden, wer den Betrieb des Kraftfahrzeugs veranlaßt in dem Sinne, daß er die Gefährdungsmöglichkeit setzt. Eine solche Begriffsbestimmung ist mit dem Gesetz nicht vereinbar, insbesondere nicht mit § 7 Abs. 3, der eine Ausnahmeregelung für einen Einzelfall der Benutzung enthält, aber für den Regelfall allgemein gültige, über den Einzelfall hinausgehende Begriffsmerkmale voraussetzt. Weder mit dem Sprachgebrauch noch mit dem wirtschaftlichen Zweck des Gesetzes würde die Annahme in Einklang zu bringen sein, daß als Halter anzusehen sei, wer die Gefährdungsmöglichkeit im einzelnen Falle setzt. Es mag deshalb dahinstehen, ob nicht auch bei einer solchen Begrenzung des Begriffs der Beklagte S. als Halter betrachtet werden müßte. Zu einem dem Beklagten S. günstigen Ergebnis kann auch nicht die Meinung der Revision führen, ein Verschulden des Klägers sei festgestellt und dürfe deshalb nach § 9 KraftfahrzG. nicht unberücksichtigt bleiben; § 9 spreche nur von einer Mitwirkung, nicht von einem überwiegenden Verschulden, und § 254 BGB. mache nur die Art der Verteilung von dem auf der einen oder anderen Seite vorwiegenden Verschulden abhängig; dadurch werde die Berücksichtigung eines jedenfalls mitwirkenden Verschuldens nicht ausgeschlossen. Der § 9 KraftfahrzG. setzt lediglich voraus, daß ein Verschulden des Verletzten bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, und schreibt als Folge dieses Mitwirkens die Anwendung des § 254 BGB. vor, wonach die

Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Danach war das Berufungsgericht in der Lage, das Verschulden des Führers des Wagens so zu bewerten, daß der Schaden als vorwiegend von ihm verursacht anzusehen ist und dem Kläger keinerlei Haftung für den Unfall aufzuerlegen war. Irgendeine gesetzliche Vorschrift ist dabei nicht verletzt.