

37. 1. Finden das Kraftfahrzeuggesetz und die Kraftfahrzeugverordnung auf Zuverlässigkeitsfahrten im Sinne des § 31 der Kraftfahrzeugverordnung Anwendung?
2. Gilt für solche Fahrten § 7 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes unbeschränkt?
3. Kann in dem Verhalten der Zuschauer bei diesen Fahrten ein Handeln auf eigene Gefahr und ein mitwirkendes Verschulden gefunden werden?

BGB. §§ 254, 276, 823. RFG. § 7. RFGV. §§ 18, 31.

VI. Zivilsenat. Urf. v. 30. Oktober 1930 i. S. W. (Bekl.) w. S. (Rl.). VI 37/30.

I. Landgericht Gotha.

II. Oberlandesgericht Jena.

Am 29. Juli 1928 fand auf der öffentlichen Straße von J. nach G., die an diesem Tag für den Verkehr gesperrt war, das für Kraftfahrzeuge bestimmte „G.-Rennen“ statt. Während des Rennens stand der Kläger als Zuschauer an einer Waldspitze auf der Außenseite einer Kurve bei deren Ausgang. Die Waldspitze wird von der genannten Straße und einem Waldweg gebildet; sie liegt nur unwesentlich höher als die Rennstrecke. An dem Rennen nahm der Beklagte mit einem ihm gehörigen und von ihm selbst gesteuerten Kraftwagen teil. In schärfster Fahrt kam er den Berg herauf. In der Kurve bei der Waldspitze geriet sein Wagen ins Schleudern, und zwar deshalb, weil er in die rechts und links auf der Straße befindlichen Wasserrinnen gelangt war. Der Wagen fuhr in das Waldstück hinein, in dem der Kläger stand, zerriß den Abperrdraht, den dort die Polizei für die Zuschauer gezogen hatte, brach zwei Fichten um, von denen die stärkere einen Durchmesser von etwa 15 bis 20 cm hatte, und verletzte drei Zuschauer, darunter den Kläger. Für den ihm erwachsenen Schaden macht der Kläger den Beklagten auf Grund der §§ 823 flg. BGB. und der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes verantwortlich, indem er Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 2855 RM. an Sachschaden, Heilungs- und Vertretungskosten und von 1000 RM. Schmerzensgeld, sowie Feststellung der Verpflichtung des Beklagten zum Ersatz des dem Kläger erwachsenden weiteren Schadens beantragt.

Der Beklagte stellt jede Schadenserzappflicht, auch die aus § 7 KFG., in Abrede. Er meint, der Schaden des Klägers sei auf ein unabhwendbares Ereignis zurückzuführen, insbesondere auch deshalb, weil der Beklagte die Wasserrinnen nicht habe bemerken können, da ihm die verbotswidrig über den Abperrdraht auf die Straße gedrunghenen Zuschauer und die von einem Wratwurfstrost über die Straße ziehenden Rauchschwaden die Sicht genommen hätten. Hilfsweise wendet er eigenes Verschulden des Klägers ein, der sich dicht bei der Rennstrecke an der Außenseite einer Kurve unvorsichtig aufgestellt habe.

Das Landgericht hat den Anspruch auf Zahlung von 2855 RM. dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, dem Feststellungsbegehren im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes willfahrt, den

Anspruch auf Zahlung von 1000 RM. Schmerzensgeld dagegen abgewiesen. Die Gründe des Urteils ergeben, daß der erste Richter den Kläger mit allen Ansprüchen, soweit sie über den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes hinausgehen, hat abweisen wollen. Die nur vom Beklagten eingelegte Berufung wurde zurückgewiesen.

Die Revision des Beklagten führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

(Unter Nr. 1 und 2 werden Verfahrensrügen erörtert und für unbeachtlich erklärt. In Nr. 2 heißt es:) Der Beklagte wollte durch seine Behauptung über das Eindringen der Zuschauer in die Fahrbahn, wie übrigens auch durch seine Angabe über die Rauchschwaden, den ihm obliegenden Beweis führen, daß der Unfall des Klägers durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei (§ 7 Abs. 2 KFG.). Zu diesem Nachweis waren jene beiden Behauptungen nicht nur ungeeignet, sondern der Beklagte hat übersehen, daß er durch jene Angaben seine Rechtslage erheblich erschwert hat. Denn wenn der Überblick über die Fahrbahn durch das Publikum und den Rauch behindert war, so mußte der Beklagte nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 18 Abs. 2 KFG. (vgl. auch § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 1 das.) in der zur Unfallzeit geltenden Fassung vom 16. März 1928 (RGBl. I S. 91) so langsam fahren, daß sein Wagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte. Daß er dies getan hätte, hat er bisher nicht behauptet. Die Unterlassung einer durch die Kraftfahrzeugverordnung vorgeschriebenen Handlung aber kann nicht wohl die Annahme eines unabwendbaren Zufalls rechtfertigen, dies wenigstens dann nicht, wenn nicht nach Lage der Umstände zwingende, hier nicht ersichtliche Tatsachen ein Abweichen von den Vorschriften dieser Verordnung rechtfertigen. Auf die hiermit im Zusammenhang stehende Frage des Umfangs der Haftung des Beklagten wird noch näher einzugehen sein.

3. Die Revision ist nun freilich der Meinung, daß das Kraftfahrzeuggesetz und folgerweise auch die zu seiner Ausführung erlassene Kraftfahrzeugverordnung auf Rennen, wie sie hier in Frage ständen, nicht angewendet werden könnten. Denn in diesen Fällen seien die in Betracht kommenden Straßen nebst einer entsprechenden Gefahrenzone dem öffentlichen Verkehr entzogen und für ein Fahren

ohne Rücksicht auf den Verkehr freigegeben; an diesen Akt der Verwaltungsbehörden seien die Gerichte gebunden. Schon der Ausgangspunkt dieser Ausführungen ist verfehlt. Nichts spricht dafür, daß jene Vorschriften auf Kraftfahrzeugrennen unanwendbar sein sollen. Hätte dies dem Willen des Gesetzgebers entsprochen, so hätte ein solcher Wille im Gesetz Ausdruck finden müssen, dies um so mehr, als die Kraftfahrzeugverordnung die Wettfahrten und die Zuverlässigkeitsfahrten ausdrücklich erwähnt (§ 31), ohne dabei zu bestimmen, daß für Zuverlässigkeitsfahrten besondere Bestimmungen an die Stelle der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes und der Kraftfahrzeugverordnung treten sollen. Während § 31 Abs. 1 KZVo. das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen schlechthin verbietet, schreibt der Abs. 2 das für Zuverlässigkeitsfahrten und ähnliche Veranstaltungen zu Prüfungszwecken die Genehmigung der zuständigen Behörde und, soweit mit ihnen Geschwindigkeitsprüfungen verbunden sind, die Genehmigung einer höheren Verwaltungsbehörde vor. Für den Fall der Erteilung der Genehmigung pflegt durch polizeiliche Anordnung der allgemeine Verkehr auf der Rennstrecke für die erforderliche Zeitdauer verboten und die Strecke den Fahrteilnehmern zur ausschließlichen Benutzung überwiesen zu werden; zur Sicherung des Publikums werden Absperrmaßnahmen getroffen. Aber durch alle diese Maßregeln wird nichts geändert an der Pflicht der Fahrteilnehmer, die bestehenden polizeilichen und gesetzlichen Vorschriften innezuhalten. Verlezen sie diese Pflicht, so sind die Gerichte befugt und verpflichtet, innerhalb der Grenzen ihrer sonst bestehenden Zuständigkeit (§ 13 OBG.) die Schuldigen im Wege des Zivil- oder Strafprozesses zur Rechenschaft zu ziehen. Zu einer Beantwortung der Frage, ob dabei die Gerichte auch befugt sein würden, über die Vereinbarkeit einer polizeilichen Genehmigung mit der Vorschrift des § 31 Abs. 1 KZVo. zu entscheiden, nötigt der vorliegende Fall nicht. Dem von der Revision in diesem Zusammenhang beanstandeten Satze des angefochtenen Urteils, daß höher als alle durch Kraftwagenrennen verfolgten Zwecke der Schutz der Verkehrssicherheit stehe, ist lediglich beizutreten, und hieran wird auch durch den Hinweis der Revision darauf nichts geändert, daß solche Rennen um sehr erheblicher wirtschaftlicher Zwecke willen, nämlich im Interesse der Erhaltung der

Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Kraftfahrzeugbaus, unbedingt notwendig seien. Lassen sich bei Zuverlässigkeitsfahrten in der in § 31 Abs. 2 KZVo. geregelten Weise die Bedürfnisse der Automobilindustrie einerseits und die Anforderungen der Verkehrssicherheit andererseits nicht vereinigen, so kann nur durch eine Änderung der bestehenden Gesetzgebung, nicht aber durch die Rechtsprechung der Gerichte Abhilfe geschaffen werden, oder es muß den beteiligten Kreisen überlassen bleiben, durch Anlegung von Privatstraßen oder auf sonstige Weise ihren besonderen Bedürfnissen nach Geschwindigkeitsprüfungen Rechnung zu tragen.

4. Weiter führt die Revision aus, daß, selbst wenn das Kraftfahrzeuggesetz anwendbar sein sollte, dann doch zum mindesten gesagt werden müsse, die „nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ werde nicht dadurch beeinträchtigt, daß mit der größtmöglichen Geschwindigkeit gefahren werde; denn die Umstände des Falles geböten bei einem Rennen ein solches Fahren. Bei diesem Vorbringen verkennt die Revision den Begriff und Zweck der Zuverlässigkeitsfahrt, wie er wenigstens dem Gesetz (§ 31 Abs. 2 KZVo.) zugrunde liegt. Denn bei der Zuverlässigkeitsfahrt — im Gegensatz zur verbotenen Wettfahrt (Abs. 1 das.) — ist nicht die möglichst schnelle Erreichung des Ziels, sondern die Erprobung der Kraftfahrzeuge auf ihre Zuverlässigkeit der Hauptzweck (Müller Automobilgesetz 5. Aufl. Anm. 3 zu § 31 KZVo. S. 656). Abgesehen hiervon aber könnte der von den Rennfahrern verfolgte Zweck, mit möglichst großer Geschwindigkeit zu fahren und schneller als ihre Wettbewerber das Ziel zu erreichen, selbst unter Berücksichtigung des Umstands, daß die Straße (nicht übrigens die unabgesperrte Umgebung der Straße) den Fahrtteilnehmern zur ausschließlichen Benutzung freigegeben wird, nicht als eine Tatsache angesehen werden, die zu einer Verminderung der an die Sorgfaltspflicht der Führer zu stellenden Anforderungen (§ 7 Abs. 2 Satz 2 KZV.) führen dürfte. Denn sonst würde entgegen den Ausführungen unter Nr. 3 auf diesem Umweg doch die Haftung des Halters gemäß § 7 Abs. 1 KZV. für Schäden ausgeschaltet, die bei Rennen infolge übergroßer Geschwindigkeit herbeigeführt werden.

5. Ferner rügt die Revision Verletzung des § 287 ZPO. mit folgender Begründung. Das für das Schleudern des Wagens und damit für den Unfall des Klägers ursächliche Auftreten von Wasser-

rinnen, die der Beklagte bei seinen vorherigen Besichtigungsfahrten nicht bemerkt habe und die vielleicht erst kurz vor dem Unfall durch einen anderen Fahrer gerissen worden seien, müßten als ein unabwendbarer Zufall angesehen werden. Zu Unrecht habe der Berufsungsrichter dies deswegen verneint, weil der Beklagte mit solchen Unebenheiten der Straße habe rechnen und deshalb durch entsprechende Herabminderung seiner Geschwindigkeit den hieraus erwachsenden Gefahren hätte begegnen müssen. Ob diesen letzteren Ausführungen des Oberlandesgerichts auch dann beizutreten sein möchte, wenn, wie unterstellt werden muß, die Rinnen erst kurz vor dem Unfall gerissen worden waren, bedarf keiner Entscheidung. Nach der rechtlich bedenkenfreien Feststellung des angefochtenen Urteils wäre der Unfall des Klägers vermieden worden, wenn der Beklagte die Kurve, in der sich die Rinnen befanden, mit herabgeminderter Geschwindigkeit durchfahren hätte. Hierzu war er aber, wie nach der bisherigen Sachlage angenommen werden muß, auch ohne Rücksicht auf das von ihm nicht bemerkte Vorhandensein der Rinnen verpflichtet. Denn einmal handelte es sich bei der Kurve nach den bei den Akten befindlichen Zeichnungen um eine scharfe Straßenkrümmung, und ferner ist die Kurve nach den vom Beklagten überreichten Lichtbildern von dichtem Lannenwald umgeben, der den Überblick über die Fahrbahn behinderte; endlich war das letztere nach der eigenen Darstellung des Beklagten, die er gegen sich gelten lassen muß, auch infolge des auf der Rennstraße stehenden Publikums und der Rauchschwaden der Fall. Ein jeder dieser vier Umstände, für sich allein genommen, verpflichtete den Beklagten, seine Fahrgeschwindigkeit auf das in § 18 Abs. 2 StVO. vorgesehene Maß herabzusetzen. Das ergibt sich nicht nur aus dem genannten § 18 Abs. 2 (vgl. auch § 17 Abs. 1, § 18 Abs. 1 das.), zu dessen Auslegung der § 18 Abs. 3 StVO. in der ursprünglichen, scharfe Straßenkrümmungen besonders erwähnenden Fassung vom 3. Februar 1910 (RGBl. S. 389) heranzuziehen ist (RGZ. Bd. 120 S. 156), sondern auch aus der allgemeinen Verkehrsvorgfaltspflicht (§ 276 BGB.). Letzteres trifft zum mindesten insoweit zu, als erfahrungsgemäß Kraftfahrzeuge in scharfen Kurven leicht ins Schleudern geraten und daher solche Kurven im Interesse der Verkehrssicherheit nur langsam durchfahren dürfen. Dabei kann ganz dahingestellt bleiben, ob nicht die unter allen Umständen gebotene Rücksichtnahme auf das

nach Angabe des Beklagten auf der Rennstrecke stehende Publikum eine Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit erfordert hätte. Hiernach haftet der Beklagte dem Kläger bei bisheriger Sachlage nicht nur nach § 7 RFG., sondern auch nach § 823 Abs. 1, § 276 BGB. und gemäß § 823 Abs. 2 BGB. in Verb. mit dem als Schutzgesetz anzusehenden § 18 Abs. 2 RFG. (RFG. Bd. 84 S. 425), weil der Beklagte mit größter Geschwindigkeit in die Kurve hineingefahren ist. Daß sich der Kläger bei dem landgerichtlichen Urteil beruhigt hat, würde den Berufungsrichter an einer Bestätigung dieses Urteils auf Grund des § 823 BGB. nicht hindern (RGUrt. in JW. 1929 S. 1462 Nr. 8); nur müßte die Vorschrift des § 536 ZPO. beachtet werden, die einer Abänderung des landgerichtlichen Urteils zum Nachteil des Beklagten entgegenstände.

6. Endlich vertritt die Revision die Auffassung, daß der rechtliche Gesichtspunkt des Handelns auf eigene Gefahr oder aber die Vorschrift des § 254 BGB. zur Abweisung der Klage führen müßte. Der Berufungsrichter hat nur die Anwendbarkeit der letzteren Vorschrift geprüft und ist im wesentlichen mit folgender Begründung zu einem verneinenden Ergebnis gelangt. Der Kläger habe nicht unmittelbar an der gefährdeten Außenseite der Kurve gestanden, sondern an deren Ende. Zudem habe er sich etwa 3 m hinter dem polizeilich gezogenen Absperdraht aufgestellt; an dieser von der Polizei freigegebenen Stelle habe er sich für gesichert halten dürfen, zumal da die beiden vor ihm befindlichen mittelstarken Fichten ihm seiner entschuldbaren Meinung nach Schutz geboten hätten. Es kann unerörtert bleiben, ob diese Ausführungen selbst dann eine Verkennung des Rechtsbegriffs des Verschuldens enthalten würden, wenn der Verletzte zwar ein gebildeter und lebenserfahrener Mann, aber ein Laie auf kraftfahrzeugtechnischem Gebiet gewesen wäre. Denn so liegt die Sache nicht. Der Kläger ist vielmehr nach eigener Angabe langjähriger Automobilfahrer; diese Tatsache hat das angefochtene Urteil nicht erkennbar berücksichtigt. Es war daher zu prüfen, ob der Kläger als erfahrener Kraftfahrzeugführer sich hätte sagen müssen, daß er sich an einem gefährdeten Punkt aufstellte, wenn er seinen Platz in der Nähe der Außenseite einer Kurve und nur etwa 3 m von dem Drahtzaun entfernt wählte. Daß die beiden mittelstarken Fichten ihm keinen Schutz gegen alle Möglichkeiten einer Verletzung bieten konnten, wenn die Bäume von einem in

schärfster Fahrt befindlichen Kraftwagen angefahren würden, hätte der Kläger vielleicht erkennen müssen. Endlich war es seine Sache, zu prüfen, ob der von der Polizei für Zuschauer freigegebene Platz sicher war oder nicht (JW. 1910 S. 468 Nr. 4, 1912 S. 1060 Nr. 1). Darüber hinaus hätte sogar der Vorderrichter, da er nur eine Gefährdungshaftung des Beklagten als gegeben angesehen hat, nach Lage der Umstände erörtern müssen, ob der Schadenersatzanspruch des Klägers deshalb ganz oder teilweise ausgeschlossen sei, weil er sich, ohne durch ein gesetzliches, berufliches oder sittliches Gebot hierzu verpflichtet zu sein, etwa bewußterweise einer vermeidbaren Gefahr ausgesetzt hat. Dieser Grundsatz ist für die Fälle der Gefährdungshaftung nicht nur bei Vertragsverhältnissen, in denen daneben auch die Frage des Haftungsausschlusses durch stillschweigende Vereinbarung sogar für Fahrlässigkeitschäden zu untersuchen ist (RGZ. Bd. 128 S. 229), sondern auch für außervertragliche Verhältnisse anerkannt (WarnRspr. 1909 Nr. 357; JW. 1910 S. 618 Nr. 10, 1911 S. 28 Nr. 5, 1912 S. 857 Nr. 10; RGKRomm. 6. Aufl. Erl. 5 zu § 254, Erl. 7c zu § 833). Führt freilich die erneute Verhandlung vor dem Berufungsgericht zur Annahme einer Haftung des Beklagten aus § 823 BGB., so könnte der Gesichtspunkt des Handelns auf eigene Gefahr die Klageabweisung nicht rechtfertigen; es hat dann lediglich eine Abwägung nach § 254 BGB. stattzufinden, die im wesentlichen Sache tatrichterlicher Würdigung ist.