

54. Inwieweit haften der Halter und der Führer eines Kraftfahrzeugs für Schäden, welche ein Dieb mit dem Fahrzeug angerichtet hat?

BGB. § 823. RZG. §§ 7, 18. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 (RZBl. I S. 91) — RZVo. — § 4 Abs. 1 Nr. 6, § 28 Abs. 2.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 17. November 1932 i. S. J. (Bef.) w. B. (Kl.). VI 251/32.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 24. März 1930 fuhr der Beklagte mit seinem Kraftwagen, einer (geschlossenen) Opel-Vimoufine, an seiner in Köln gelegenen Wohnung vor, brachte den Motor zum Stillstand und begab sich in seine Wohnung. Die Wagentüren schloß er nicht ab, nahm auch die im Motor befindliche Verteilerklaue nicht heraus. Während der Beklagte sich in seiner Wohnung aufhielt, wurde der Kraftwagen von nicht ermittelten jungen Burschen weggenommen. Diese verursachten etwa eine Stunde später schuldhaft einen Zusammenstoß des Wagens mit einer Kraftdroschke, in der sich der Kläger als Fahrgast befand. Die Droschke wurde dabei zertrümmert und der Kläger schwer verletzt. Für den ihm erwachsenen Schaden macht er den Beklagten als Halter des Kraftwagens im Wege der Leistungs- und Feststellungsfrage mit der Begründung verantwortlich, daß der Beklagte schuldhaft die Benutzung seines Wagens ermöglicht habe; er habe diesen in völlig fahrbereitem Zustand vor seinem Hause stehen lassen und nicht einmal den Kurzschlußschlüssel abgezogen.

Der Beklagte ist der Meinung, daß er durch den Diebstahl seine Haltereigenschaft verloren habe, daß er also im Augenblick des Zusammenstoßes nicht mehr Halter gewesen sei. Ferner habe er nicht schuldhaft die Benutzung seines Wagens durch die Diebe ermöglicht. Er habe vor dem Verlassen des Wagens den Kurzschlußschlüssel abgezogen, mehr könne von ihm nicht verlangt werden. Zudem seien auch die vom Kläger verlangten Sicherungsmaßnahmen, wie das Abschließen der Wagentüren und die Herausnahme der Verteilerklaue, kein unbedingt sicherer Schutz gegen unbefugte Benutzung eines Kraftfahrzeugs.

Das Landgericht hat den Leistungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsbegehren, diesem jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, willfahrt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen. Seine Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat ebenso wie der erste Richter die Verurteilung des Beklagten nur auf § 7 Abs. 3 Satz 2 KFG. gegründet. Es führt aus, daß der Halter durch eine bloß vorübergehende widerrechtliche Benutzung seines Kraftfahrzeugs noch nicht seine Haltereigenschaft verliere, daß erfahrungsgemäß unbefugte Benutzer das Fahrzeug nur zu Gelegenheitsfahrten, aber nicht in Zueignungsabsicht verwendeten, und daß der Beklagte den deshalb ihm zufallenden Beweis nicht erbracht habe, es habe sich im vorliegenden Fall um Diebstahl im Rechtsinn gehandelt. Demgegenüber weist die Revision darauf hin, daß der Dieb im Gegensatz zum Schwarzfahrer, der das Kraftfahrzeug nur vorübergehend benutzen wolle, aber das Eigentum nicht antaste, dem Halter die Verfügungsgewalt entziehe und daß daher zur Unfallszeit der Beklagte nicht mehr Halter gewesen sei. Danach stehen sowohl die Vorinstanz wie auch die Revision auf dem Standpunkt, daß es für die Frage der Haftung des Halters nach § 7 Abs. 3 Satz 2 KFG. darauf ankomme, wer zur Zeit des Unfalls Halter des Fahrzeugs sei (RGZ. Bd. 77 S. 349, Bd. 78 S. 183, Bd. 79 S. 314, Bd. 87 S. 138, Bd. 91 S. 270 u. S. 304, Bd. 93 S. 223, Bd. 120 S. 159, Bd. 127 S. 175). Diese für die Fälle des § 7 Abs. 1 u. 2 KFG. zutreffende Ansicht geht für Abs. 3 Satz 2 das. fehl. Denn dieser stellt darauf ab, ob die Benutzung des Fahrzeugs durch Verschulden des Halters ermöglicht worden ist. Nach dieser Vorschrift, die, wie nicht zu verkennen, in hohem Maße unklar gefaßt ist und der Auslegung erhebliche Schwierigkeiten bereitet (vgl. u. a. RGZ. Bd. 136 S. 4 u. S. 15), kann unter dem „Halter“ nicht wohl diejenige Person verstanden werden, die zur Zeit des Unfalls, nachdem die Benutzung bereits ermöglicht worden war, die Eigenschaft des Halters besitzt, sondern Halter ist derjenige, der diese Eigenschaft zu der Zeit besaß, als die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht wurde. Nur diese dem Wortlaut des § 7 Abs. 3 Satz 2

RG. entsprechende Gesetzesauslegung wird dem Sinn und Zweck der Vorschrift gerecht. Denn andernfalls würde dem Verletzten in den Fällen, in welchen das Kraftfahrzeug im Rechtsinn (§ 242 StGB.) gestohlen worden ist, nur der Dieb als Benutzer (§ 7 Abs. 3 Satz 1 RG.) und Halter schadensersatzpflichtig sein, ein Halter im Sinn des Satz 2 da, aber fehlen. Mit anderen Worten: für die Fälle des Diebstahls wäre § 7 Abs. 3 Satz 2 RG. unanwendbar. Gerade für den hier in Betracht kommenden Fall, daß der selbstfahrende Halter sein Fahrzeug ohne Vorsichtsmaßnahmen auf der Straße stehen läßt, greift auch nach der Ansicht von Müller (Automobilgesetz 8. Aufl. S. 289 Bem. C I zu § 7 Abs. 3) und von Isaac-Sieburg (Automobilgesetz 2. Aufl. S. 184 Bem. IV III 5 zu § 7) der § 7 Abs. 3 Satz 2 RG. ein, während die beiden genannten Erläuterer für die Fälle, in welchen das Fahrzeug aus dem Wagenschuppen gestohlen wird, anderer Meinung zu sein scheinen (Müller a. a. O. S. 287 unter B II, Isaac-Sieburg a. a. O. S. 180 unter IV II C 6). Demnach erübrigt sich eine Stellungnahme zu der Auffassung des Berufungsrichters, der Beklagte habe den ihm obliegenden Beweis nicht erbracht, daß ihm sein Kraftwagen in Zueignungsabsicht und nicht nur zu vorübergehender, seine Haltereigenschaft nicht aufhebender Benutzung weggenommen worden sei. Wie die Frage der Haltereigenschaft nach § 7 Abs. 3 Satz 2 RG. dann zu beurteilen sein möchte, wenn das Kraftfahrzeug von dem Dieb in die Hand eines — etwa gutgläubigen — Dritten übertragen worden ist und dann Schaden anrichtet, ist hier nicht zu entscheiden.

Unter „Ermöglichen“ der Benutzung des Fahrzeugs (§ 7 Abs. 3 Satz 2 RG.) versteht der Vorderrichter zutreffend und von der Revision nicht besonders angefochten das Sehen von günstigen Bedingungen für die unbefugte Ingebrauchnahme und nicht etwa das Möglichmachen der letzteren, während diese sonst unmöglich gewesen wäre (RGUrt. vom 20. Februar 1928 VI 151/27, abgedr. HöchHspr. 1928 Nr. 892).

Das Berufungsgericht, das die Angabe des Beklagten, er habe den Kurzschlußschlüssel abgezogen, als richtig unterstellt, sieht sein Verschulden einmal darin, daß er die Wagentüren nicht abgeschlossen, und ferner darin, daß er die Verteilerklaue nicht herausgenommen habe. Demgegenüber rügt die Revision zunächst Verletzung des § 286 ZPO. . . (Die Rüge wird für unbegründet erklärt.)

Bei der Beurteilung der einzelnen Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung der unbefugten Ingebrauchnahme von Kraftfahrzeugen befindet sich der Berufungsrichter in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats, wenn er die Wegnahme des Anlafferschlüssels nicht für ausreichend erachtet (RGZ. Bd. 135 S. 154, 155; JW. 1930 S. 2930 Nr. 6). Allerdings bildet das Verschließen der Wagentüren, wie das Verschließen von Türen überhaupt, kein sicheres Mittel gegen Diebstahl. Aber der Auffassung des Berufungsgerichts kann, zum mindesten aus Rechtsgründen, nicht entgegengetreten werden, wenn es das Abschließen der Türen eines Kraftfahrzeugs, das auf einer belebten Straße ohne Aufsicht steht, zumal dann für eine wesentliche Erschwerung der Ausführung eines Diebstahls hält, wenn, wie hier unstrittig ist, der Beschluß durch einen Sonderschlüssel und nicht durch einen Serienschlüssel hätte erfolgen können. Daß den Beklagten als selbstfahrenden Halter des Wagens ein Verschulden im Sinn des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. trifft, indem er von diesem einfachen und naheliegenden Sicherungsmittel keinen Gebrauch gemacht hat, konnte mithin das angefochtene Urteil ohne Rechtsverstoß annehmen. Das Reichsgericht hat sogar die Ansicht der Vorinstanz nicht mißbilligt, daß den Versicherten ein grobes Verschulden im Sinn des § 61 BGB. treffe, wenn er seinen Kraftwagen unter Zurücklassung beweglicher Gegenstände in ihm unverschlossen ohne Aufsicht stehen lasse, und daß daher der Versicherer für den Verlust dieser Gegenstände nicht aufzukommen habe (RGUrt. vom 17. September 1929 VII 69/29, abgedr. HansRG. 1929 Teil A Sp. 751). Verfehlt ist der Hinweis des Beklagten und eines seiner Sachverständigen, daß erfahrene Automobilisten mit Recht von dem Verschließen ihrer Wagen absähen, um das Zerflören der Türschlösser zu vermeiden. Gegenüber den schweren Gefahren, die unbefugte Benutzer von Kraftfahrzeugen oftmals für den gesamten Straßenverkehr herbeiführen, kann es gar keine Rolle spielen, wenn infolge der Anwendung eines zur Erschwerung von Kraftfahrzeugdiebstählen an sich geeigneten Mittels dem Eigentümer ein verhältnismäßig recht unbedeutender Schaden erwächst.

Hiernach bedarf es, da ein Verschulden des Beklagten nach § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. ohne Rechtsverstoß festgestellt ist, an sich keines Eingehens auf die Ausführung der Revision, die Schlösser

an den Wagentüren gehörten nicht zu den in § 4 Abs. 1 Nr. 6 KFG. (zur Unfallszeit galt deren Fassung vom 16. März 1928) behandelten Vorrichtungen; denn solche Vorrichtungen müßten bei allen Kraftfahrzeugen gleichmäßig anwendbar sein, während offene Wagen (und Krafträder) nicht abgeschlossen werden könnten. Für eine solche Gesetzesauslegung bietet die Vorschrift weder nach ihrem Wortlaut noch nach ihrem Sinn irgendeinen Anhalt. Auch Müller a. a. O. Anm. 13 zu § 4 rechnet das Abschließen der Türen zu den Vorrichtungen im Sinn dieser Bestimmung. Bei der Vielgestaltigkeit der Kraftfahrzeuge und ihrer Bauart werden die Vorrichtungen, welche ihre Inbetriebsetzung durch Unbefugte verhindern — richtiger erschweren — können, sehr verschiedener Art sein müssen.

Auch die Auffassung des Berufungsrichters endlich, daß den selbstfahrenden Halter ein Verschulden nach § 7 Abs. 3 Satz 2 KFG. treffe, wenn er die Herausnahme der Verteilerklaue unterlasse, kann nach den getroffenen tatsächlichen Feststellungen nicht aus Rechtsgründen beanstandet werden. Denn das angefochtene Urteil erachtet diese Maßnahme als eine wesentliche Erschwerung einer beabsichtigten unbefugten Benutzung des Kraftfahrzeugs, und der Vorderrichter fügt aus eigener Sachkenntnis bei, daß die Herausnahme und die Wiedereinsetzung der Verteilerklaue eine einfache Maßnahme sei, die von jedem mit leichter Mühe vorgenommen werden könne, der den Motor etwas kenne, was von jedem Kraftfahrzeugführer gefordert werden müsse. Was der Beklagte zu diesen Fragen in den Vorinstanzen vorgebracht hatte, greift der tatrichterlichen Beurteilung gegenüber nicht durch. Insbesondere gilt dies von seiner von einem seiner Gutachter geteilten Ansicht, die Unmöglichkeit der Herausnahme der Verteilerklaue ergebe sich, wenn man die Belange des Herrenfahrers auch nur im geringsten berücksichtige, für einen solchen schon daraus, daß jedes Hantieren an der Maschine stets ein Verschmutzen der Hände und der Kleidungsstücke verursache. Der Herrenfahrer steht, wie auch gegenüber einem Hinweis der Revision bemerkt werden mag, bei der Erfüllung der Verkehrsorgfaltspflichten in keiner Weise anders als der Berufsfahrer. Fehlen dem Herrenfahrer die erforderlichen technischen Kenntnisse zur Herausnahme der Verteilerklaue oder will er sich dabei nicht die Finger verschmutzen, so ist es seine Pflicht, sich der Hilfe eines Berufsfahrers zu bedienen. Die Verkehrssicherheit darf darunter nicht leiden, daß ein Herren-

fahrer selbst seinen Wagen fährt. Ferner bildet die erforderliche (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.), nicht aber, wie die Revision anzunehmen scheint, die verkehrsmäßige Sorgfalt die Norm für die Verkehrspflichtenpflicht (RGZ. Bd. 128 S. 44). Wenn endlich die Revision noch betont, daß durch ein häufiges Herausnehmen der Verteilerklaupe der Motor in kurzer Zeit zerstört werden würde, so kann dieses neue Vorbringen in der Revisionsinstanz, mag es auch vielleicht an sich nicht unbeachtlich sein, gemäß § 561 ZPO. keine Berücksichtigung finden; diese technische Frage kann in der Revisionsinstanz nicht nachgeprüft werden.

Zur Frage des ursächlichen Zusammenhangs macht die Revision geltend, der Beklagte habe nicht in den Kreis seiner Erwägungen ziehen können, daß bei der Entwendung seines Wagens durch einen Dieb die Gefahr der Schädigung anderer Personen nahe liege; denn gerade Diebe pflegten sich in dem gestohlenen Wagen recht vorsichtig zu benehmen, um nicht aufzufallen. Die gegenteilige, näher begründete Auffassung des Berufungsrichters entspricht der wiederholt ausgesprochenen Ansicht des erkennenden Senats, daß sich gerade bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen durch Unbefugte, zumal wenn sie zum erstenmal den gestohlenen Wagen fahren und dessen Bauart daher vermutlich nicht näher kennen (hier junge Burschen), Unfälle besonders häufig ereignen (vgl. u. a. RGZ. Bd. 136 S. 9), der adäquate ursächliche Zusammenhang (RGZ. Bd. 133 S. 127 nebst Nachweisen) also gegeben ist. Im übrigen würde es aber zur Anwendung des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. schon genügt haben, wenn der Vorderrichter einen solchen Zusammenhang nur zwischen dem Verschulden des Beklagten und der Benutzung des Wagens — nicht auch dem Unfall des Klägers — und ferner festgestellt hätte, daß der Beklagte erkannt hat oder hätte erkennen müssen, daß sein Verhalten geeignet war, die unbefugte Benutzung seines Wagens — nicht auch Unfälle anderer Personen — zu ermöglichen (RGZ. Bd. 136 S. 10).

Die weitergehende Feststellung des Berufungsgerichts leitet über zu der ferneren Frage, ob nicht die Vorinstanzen auf einem einfacheren Wege, als ihn der § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. bot, zu einer Beurteilung — und zwar nicht nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes, sondern zur Leistung vollen Schadensersatzes — auf Grund des § 823 Abs. 1 und 2 BGB. hätten gelangen können. Dabei ist

allerdings zu bemerken, daß der Kläger, nachdem ihm durch den Beschluß des Landgerichts das Armenrecht für seine den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes übersteigenden Ansprüche versagt worden war, bisher, wie das Oberlandesgericht in zutreffender Auslegung der Klagschrift angenommen hat, Anträge nur in jenem Rahmen gestellt und daher auch das Landgericht ihn mit Recht mit gar nicht erhobenen Ansprüchen nicht abgewiesen hat und nicht abweisen konnte. Zwar hat der Kläger in der Klagschrift zum Ausdruck gebracht, er nehme den Beklagten als Halter in Anspruch; aber er hat im Lauf des Rechtsstreits auch die unstreitige Tatsache vorgetragen, daß der Beklagte nicht nur Halter, sondern zugleich Führer des Kraftwagens zu der Zeit war, als dieser gestohlen wurde. Die rechtliche Prüfung, welche gesetzlichen Vorschriften auf das Vorbringen des Klägers anzuwenden waren, war Sache des Gerichts (RGZ. Bd. 129 S. 60, Bd. 136 S. 6, vgl. Bd. 135 S. 158). Nun kommt zwar dem Kläger, wenn er den Beklagten als Führer schadensersatzpflichtig macht, nicht die in § 18 Abs. 1 Satz 2 RFG. angeordnete Umkehrung der Beweislast für das Verschulden und den ursächlichen Zusammenhang zugute. Denn unter dem Führer im Sinn dieser Vorschrift kann nur der verstanden werden, welcher das Kraftfahrzeug im Augenblick des Unfalls gesteuert hat, nicht aber auch daneben der, welcher als Führer zu einem früheren Zeitpunkt eine — entferntere — Ursache für den Unfall gesetzt und diesen dadurch ermöglicht hat. Zur Verschuldensfrage ist aber folgendes unstreitig: Der Wagen des Beklagten wurde in einer Großstadt zur Zeit der Dunkelheit auf einer belebten Straße ohne Aufsicht und ohne weitere Sicherungsmaßnahmen als nur, wie zu unterstellen ist, die Entfernung des Anlasserschlüssels von dem Führer stehen gelassen. Dies geschah, worüber die Parteien und die Sachverständigen einig sind, im März 1930 zu einer Zeit, als gerade in Köln schon seit Jahren Kraftwagen-diebstähle in außerordentlich hoher Zahl vorgekommen waren. Unter so außergewöhnlichen Umständen hätte es schon die allgemeine Verkehrsforgfaltspflicht dem Beklagten als dem Führer des Kraftwagens — ob ihm als Halter die einschränkende Vorschrift des § 7 Abs. 3 Satz 2 RFG. für den Umfang der Haftung zustatten käme (vgl. RGZ. Bd. 136 S. 17), kann offen bleiben — geboten, außergewöhnliche Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, um die Benutzung seines Fahrzeugs mit Sicherheit zu verhindern. Da solche Maßnahmen

durch Anbringung oder Wegnahme von Vorrichtungen an dem Fahrzeug nach dem Stand der Technik unstreitig nicht getroffen werden können, so hätte der Beklagte, als er den Wagen verließ, entweder eine verlässliche Aufsichtsperson anstellen oder aber den Wagen für die Dauer seiner Abwesenheit in einem Schuppen unterbringen müssen. Nach den besonderen hier vorliegenden Umständen ergab sich diese Pflicht des Beklagten als des Führers ferner auch aus der allgemeinen Vorschrift des § 17 Abs. 1 KfzVo. und aus der Sonderbestimmung in § 28 Abs. 2 Satz 2 das. Danach hat der Führer — neben der vom Beklagten nicht erfüllten Pflicht, die in § 4 Abs. 1 Nr. 6 KfzVo. bezeichneten Vorrichtungen in Wirksamkeit zu setzen —, die „erforderlichen“ Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen und Verkehrsstörungen zu treffen, bevor er das Fahrzeug verläßt (der Ausdruck „sich entfernen“ in der Neufassung der Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932 RGBl. I S. 201 würde für den vorliegenden Fall keinen Unterschied machen). Welche Maßnahmen „erforderlich“ sind, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Müller a. a. O. Anm. 2b zu § 28), und diese Umstände lagen hier so, daß der Beklagte als Führer zuverlässige Maßnahmen gegen die Inangabeung seines Wagens durch Unbefugte zu treffen gehalten war. Wäre er aber so verfahren, dann wäre der Unfall des Klägers vermieden worden; es wäre die Frage des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Verschulden des Beklagten und dem Unfall des Klägers also umso mehr zu bejahen, und sie würde vom Berufungsgericht auch bejaht worden sein.

Hiernach ist der Beklagte dem Kläger nicht nur nach § 7 Abs. 3 Satz 2 KfzV. als Halter, sondern auch nach § 16 das., § 823 Abs. 1 u. 2 BGB. in Verbindung mit § 17 Abs. 1, § 28 Abs. 2 Satz 2 KfzVo. als Führer schadenersatzpflichtig.