

16. 1. Inwieweit ist das Kraftfahrzeuggesetz anwendbar bei Kennen von Straftätern auf geschlossener Bahn?

2. Über die Voraussetzung der Haftungsbeschränkung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 StFG.

StFG. §§ 7, 12, 18.

VI. Zivilsenat. Urf. v. 16. Januar 1936 i. S. 1. S. 2. W. (Wekf.)
w. B. (Rf.). VI 355/35.

I. Landgericht Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am 30. Juli 1933 fand auf der Stadionrennbahn in Berlin ein Motortadrennen statt, an dem die beiden Beklagten W. und S. mit ihren Rennfahrzeugen teilnahmen. Als W. den S. mit einer Geschwindigkeit von etwa 115 km überholen wollte, stießen beide zusammen. W. wurde mit seinem Fahrzeug über die 1 m hohe Schutzmauer in die Zuschauermenge geschleudert, wobei vier Personen getötet und eine Anzahl, darunter der Kläger, der damals Polizeiwachmeister war, verletzt wurden. Der Kläger erlitt nach seiner Behauptung einen Oberarmbruch und eine Gehirnerschütterung und wurde infolgedessen zum 1. Oktober 1934 in den Ruhestand versetzt. Er verlangt von den beiden Beklagten und den in diesem Rechtszug unbeteiligten Veranstaltern des Rennens den Ersatz des Sachschadens und zum Ausgleich seines Gehaltsverlustes eine Rente; später hat er erklärt, daß er nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes Ansprüche stelle.

Die Beklagten wenden namentlich ein, auf Rennen in geschlossenen Bahnen finde das Kraftfahrzeuggesetz keine Anwendung und es liege ein unabwendbarer Zufall vor. Beide Vorinstanzen haben die Ansprüche im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes gegen die beiden Beklagten dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der beiden Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Ohne Erfolg macht die Revision geltend, daß das Kraftfahrzeuggesetz auf Rennen in geschlossenen Bahnen überhaupt keine Anwendung finde. Es mag ihr zugegeben werden, daß für Motortadrennen auf eigens dazu eingerichteten, vom sonstigen Verkehr völlig abgeschlossenen Bahnen nach den jeweils getroffenen maßgebenden Anordnungen besonders gebaute Fahrzeuge ohne Bremsen zugelassen werden, und daß in Abweichung von einzelnen Vorschriften der Kraftfahrzeugverordnung namentlich ein Überholen unter ungünstigen Umständen in gefahrvoller Weise nicht schlechthin unstatthaft ist. Keiner Erörterung bedarf in diesem Falle die Frage, inwieweit die Haftungs-

grundsätze des Kraftfahrzeuggesetzes unanwendbar sind, solange sich die Rennfahrer auf der geschlossenen Bahn bewegen und die für das Rennen geltenden Anordnungen befolgen. Selbst wenn man annehmen wollte, daß die gleichzeitigen Wettfahrer gegeneinander nach den ganzen Umständen keine Ansprüche aus dem Kraftfahrzeuggesetz, abgesehen etwa bei nachgewiesenem Verschulden, erheben könnten, so kann doch das gleiche nicht gelten für die Ansprüche der am Rennen unbeteiligten Außenstehenden. Daß das Rennen polizeilich zugelassen ist, ändert hieran nichts. Das Wettfahren auch auf geschlossener Bahn bringt hohe Gefahren mit sich, welche die der Eisenbahn in mancher Richtung übertreffen. Denn es werden bei den Wettfahrten Höchstgeschwindigkeiten erstrebt, in diesem Fall 115 Stundenkilometer, welche die Schnellzüge der Reichsbahn nur teilweise erreichen; und diese Wettfahrten finden mit nicht seltenen Überholungen auf einer engen stark gekrümmten Bahn statt, die zudem in unmittelbarer Nähe mit einer meist dichtgedrängten Zuschauermenge umsäumt ist. Für die hieraus dem zuschauenden Publikum erwachsenden Gefahren haben nach Umständen die am Rennen teilnehmenden Krafttrabfahrer einzustehen. Zutreffend geht das Kammergericht davon aus, daß die Gefährdungshaftung aus § 7 und die Schuldvermutung nach § 18 RFG. keine Ausnahmen zu Gunsten von Rennen auf geschlossener Bahn zulassen. Dieser Erwägung kommt um so größere Bedeutung zu, als Wettfahrten von Kraftfahrzeugen auf geschlossenen Bahnen und die dadurch entstehenden Gefahren seit längeren Jahren allgemein bekannt sind, ohne daß der Gesetzgeber Veranlassung genommen hat, für solche Rennen die Haftungsgrundsätze des Kraftfahrzeuggesetzes einzuschränken. Fast man das Gebiet der Rennbahn als Ganzes auf, so findet dort entgegen der Meinung der Revision unter Umständen ein sehr lebhafter Verkehr statt; im vorliegenden Fall befand sich in dem die Rennstrecke umschließenden Raum eine große Zuschauermenge. Daß das Kraftfahrzeuggesetz gegenüber den am Rennen selbst Unbeteiligten Geltung habe, hat das Reichsgericht nicht nur in der RFG. Bd. 130 S. 162 abgedruckten Entscheidung, sondern wiederholt ausgesprochen (RFG. 1933 Sp. 625; MutoR. 1935 Nr. 106). Daran ist festzuhalten.

Es könnte in Frage kommen, ob auf Grund des Beweises nach dem ersten Anschein ein Verschulden der beteiligten Rennfahrer

anzunehmen ist, wenn ein Motorrad aus der Bahn über die 1 m hohe Schutzwand in die Zuschauermenge springt (vgl. RGZ. Bd. 127 S. 313). Der Kläger stützt jedoch seine Ansprüche nicht auf ein nachgewiesenes Verschulden der Beklagten im Sinn einer unerlaubten Handlung, sondern lediglich auf die Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz. Das Berufungsgericht hält den Entlastungsbeweis der beiden Beklagten nicht für geführt und meint, daß er durch die bloße Berufung auf ein Gutachten eines Sachverständigen ohne Darlegung bestimmter Umstände nicht geführt werden könne. Das ist bei der gegebenen Sachlage rechtlich nicht zu beanstanden, da der Unfall auf den Zusammenstoß der Motorräder der beiden Beklagten zurückzuführen und deshalb ohne Rechtsirrtum der Entlastungsbeweis von beiden verlangt ist. Der Zusammenstoß kann an sich nicht als ein unabwendbares Ereignis angesehen werden. Denn auch beim Rennen auf geschlossener Bahn darf nicht jede Vorsicht außer acht gelassen werden (RGZ. Bd. 127 S. 313 [315])...

Die Revision wendet sich ferner gegen die Annahme des Berufungsgerichts, daß dem Kläger kein mitwirkendes Verschulden an dem Unfall zur Last falle. Es kommt insoweit nicht, wie die Revision meint, auf die Beurteilung der wesentlich anderen Sachlage in dem RGZ. Bd. 130 S. 162 behandelten Fall an, sondern gerade auf die Umstände des hier vorliegenden Falls. Das Kammergericht führt aus, der Kläger habe sich auf der besonders eingerichteten Bahn an jedem für die Zuschauer vorgesehenen Platze für gesichert halten dürfen, zumal die Rennbahn durch eine Schutzmauer abgesperrt war. Das enthält keinen Rechtsfehler. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Kläger, der nicht amtlich tätig war, nur wegen seiner Eigenschaft als Polizeiwachmeister gehindert gewesen sein sollte, Plätze einzunehmen, auf denen sich nach dem Sachverhalt auch zahlreiche andere Zuschauer befanden.

Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob nicht die Beschränkung der Haftung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 RFG. schon im Verfahren über den Grund des Anspruchs zu berücksichtigen sei. Die Frage bedarf keiner grundsätzlichen Entscheidung. Denn die Beklagten haben bisher gar nicht behauptet, daß sie bereits von andern durch dasselbe Ereignis Verletzten oder durch die Hinterbliebenen der Getöteten auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes auf Schadensersatz in Anspruch genommen seien. Danach fehlt es an den tatsächlichen Voraus-

setzungen für die Herabsetzung der vom Kläger geforderten Rente. Die bloße Tatsache, daß mehr als drei Personen durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt sind, reicht zur Anwendung des § 12 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 nicht aus, solange Ansprüche über die Grenzen des § 12 Abs. 1 Nr. 2 hinaus nicht erhoben sind (vgl. RGZ. Bd. 127 S. 179, Bd. 136 S. 83). Bei dieser Verfahrenslage sind die Beklagten nicht dadurch beschwert, daß ihnen die Beschränkung ihrer Haftung in den Gründen des angefochtenen Urteils für das Bettragsverfahren vorbehalten ist.