

28. Wer ist Halter eines Kraftfahrzeugs, wenn die für die Haltereigenschaft wesentlichen Merkmale bei keiner von mehreren Personen, die am Betriebe des Wagens beteiligt sind, in vollem Umfange zutreffen?

RFG. § 7.

VI. Zivilsenat. Urf. v. 24. November 1942 i. S. G. u. 1 a.
(Befl.) w. I. (Rl.). VI 32/42.

- I. Landgericht Dresden.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 30. April 1939 führte der Kläger einen heerezeigenen Personenkraftwagen auf einer Dienstreise nach D. Er stieß mit einem ihm begegnenden Wanderer-Personenkraftwagen zusammen, den R. führte. Beide Wagen wurden schwer beschädigt. Der Kläger wurde verletzt, ein Insasse seines Wagens getötet. Von den Insassen des anderen Wagens wurden R. und ein Fahrgast getötet, ein zweiter Fahrgast verletzt. Der Kläger nimmt den Beklagten G. als den Halter des Wandererwagens und R.s Erben auf Schadensersatz in Anspruch.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Haltereigenschaft des Beklagten G. bejaht und ihn demgemäß zum Schadensersatz verurteilt. Die Revision des Beklagten wurde zurückgewiesen. Die Rüge, daß das Berufungsgericht den Begriff des Halters i. S. des § 7 RFG. verkannt habe, wurde für unbegründet erachtet aus den folgenden

Gründen:

Die Revision will mit dem Berufungsgericht an der herrschenden Rechtsprechung festhalten, wonach Halter eines Kraftfahrzeugs ist, wer es für eigene Rechnung im Gebrauch hat und eine Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt. Sie meint aber, die Annahme irgendeines Gebrauchs des Beklagten tue dem natürlichen Wortsinne Gewalt an; gebraucht habe den Wagen ausschließlich R., er allein habe auch die beim Gebrauch vorausgesetzte tatsächliche und wirtschaftliche Verfügungsgewalt gehabt; die wirtschaftliche Beziehung des Beklagten zum Wagen habe sich in der Bezahlung der Unkosten erschöpft; was R. und der Beklagte einander wechselseitig gewährt hätten, habe auf dem Gebiete rein gesellschaftlicher Freundschaftsleistungen gelegen.

Hiervon kann jedoch nach den tatrichterlichen Feststellungen des Berufungsgerichts keine Rede sein. Danach waren die hohen Aufwendungen, welche der Beklagte für die Anschaffung und den Betrieb der dem R. zur Verfügung gestellten Wagen gemacht hat, in Wirklichkeit ein Entgelt für die besonders wertvolle Unterstützung des geschäftlichen Unternehmens des Beklagten und für die Mitarbeit an einem vom Beklagten verlegten Schriftwerk, und der Beklagte sicherte sich durch dieses Entgelt R.s Tätigkeit und zog somit aus der Überlassung der Wagen an R. und aus der Übernahme der Betriebskosten einen erheblichen geschäftlichen Nutzen. Aus diesen nicht zu beanstandenden

Feststellungen folgt, daß R.s Leistungen mittelbare Nutzungen waren, welche der Beklagte in ähnlicher Weise wie ein Kraftwagenvermieter aus dem Halten des Wagens gezogen hat. Ob der Beklagte, wenn er dem R. einen Kraftwagen in der hier gegebenen Weise überließ, dafür von R. einen entsprechenden Mietzins in barem Geld oder die ihm so wertvollen Dienste erhielt, ist für die Frage unerheblich, ob der Beklagte von dem (den) Wagen Gebrauch gemacht hat.

Die Revision meint, daß angefochtene Urteil sei insofern rechtlich bedenklich, als darin für unzweifelhaft angesehen werde, daß auch der Vermieter, wenn er den Mietzins als Nutzung ziehe, Halter sei, und beruft sich auf die Ausführungen bei Flögel Straßenverkehrsrecht Bem. 4a zu § 7 FZG, wonach der Mieter oder Entleiher dann Halter sei, wenn er über die Verwendung des Fahrzeugs nach Zeit und Ort zu bestimmen habe und zugleich die Führung, sei es persönlich, sei es durch einen Angestellten, übernehme, während der Vermieter oder Verleiher als Halter angesehen werde, wenn er das Fahrzeug unter Leitung seines Fahrers überlasse, und zwar auch dann, wenn der Entleiher einen Teil der Betriebskosten übernehme; diese Kosten spielten keine entscheidende Rolle.

Hierzu ist folgendes zu bemerken: Wie schon hervorgehoben, ist nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts Halter eines Kraftfahrzeugs, wer es für eigene Rechnung in Gebrauch hat und eine Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt. Hieran ist festzuhalten. In der Regel werden zwar diese Merkmale, wenn mehrere Personen irgendwie beim Betriebe beteiligt sind, nur auf einen von ihnen zutreffen, und dann wird dieser eine und nur er als Halter anzusehen sein. Der Fall kann aber auch so liegen, daß bei keinem der Beteiligten alle Merkmale in vollem Umfange zutreffen. Dann muß geprüft werden, auf wen sie im größeren Umfange zutreffen. Niemals aber darf die Prüfung dahin führen, daß ein Kraftfahrzeug überhaupt keinen Halter habe. Ein solches Ergebnis würde den vom Gesetz gewollten Schutz anderer vor den mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbundenen Gefahren vereiteln. Wie immer daher auch bei der von den Beteiligten getroffenen Regelung die rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Fahrzeug unter ihnen verteilt sein mögen, so muß doch jedenfalls mindestens einer von ihnen als Halter angesehen werden, selbst wenn auf keinen alle Merkmale ganz zutreffen. Das schließt

es aus, den Rechtsbegriff des Halters in der Weise festzulegen, daß die als wesentlich bezeichneten Merkmale sämtlich als in jedem Fall unerläßlich angesehen werden müßten. Andererseits können aber die für die Haltereigenschaft wesentlichen Merkmale auch bei zwei oder mehr Beteiligten in solchem Umfange zutreffen, daß es geboten erscheint, diese alle als Halter anzusehen. Diese Möglichkeit besteht nicht nur dann, wenn die mehreren Beteiligten sich gleichmäßig in den Gebrauch des Fahrzeugs, in die Verfügungsgewalt darüber und in die Kosten des Haltens teilen, sondern auch dann, wenn die Merkmale ganz unterschiedlich verteilt sind. Dann muß bei jedem, der als Halter in Anspruch genommen wird, geprüft werden, ob bei Würdigung seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Betriebe des Fahrzeugs die als für die Haltereigenschaft wesentlich anzusehenden Merkmale bei ihm in so großer Zahl und Stärke zutreffen, daß seine Belastung mit der Haftung für Betriebsunfälle dem Wesen der gesetzlichen Haftpflicht des Halters entspricht.

Wie das Reichsgericht schon in RGZ. Bd. 120 S. 154 (159 ffg.) ausgeführt hat, entscheidet das Eigentum zwar nicht unbedingt, es ist aber regelmäßig von wesentlicher Bedeutung, und ein Fahrzeug hat für eigene Rechnung in Gebrauch, wer die Nutzungen zieht und die Kosten bestreitet, und in RGZ. Bd. 127 S. 174 (176) und Bd. 141 S. 400 (404)¹⁾ ist ausgeführt, daß der Eigentümer auch in der Weise über den Wagen verfügen kann, daß er den Gebrauch einem andern überläßt. Vorliegend hat den unmittelbaren Gebrauch allerdings nur R. gehabt, aber er hat ihn nicht für eigene Rechnung ausgeübt. Auf der anderen Seite stand der Wagen im alleinigen Eigentum des Beklagten und wurde vollständig auf dessen Kosten gehalten. Dieser hatte nicht nur die Haftpflichtversicherung im eignen Namen für sich als den Halter und für R. als den Führer abgeschlossen und dadurch erkennen lassen, daß er selbst etwaige beim Betriebe des Wagens entstehende Schäden nicht zu R.'s Nachteil von sich abwenden wolle, sondern er hatte auch im eignen Namen den Raum zur Unterstellung des Wagens gemietet und hat die durch die Wagenhaltung entstandenen Kosten ohne jede Ausnahme getragen, so daß R. auch nicht den geringsten Beitrag dazu geleistet hat. Der Beklagte hat also über den Wagen in der Weise verfügt, daß er den Gebrauch an R. überlassen hat, und durch diese Überlassung aus seiner Wagenhaltung den Nutzen

¹⁾ Vgl. auch RGZ. Bd. 150 S. 134, Bd. 167 S. 243. D. C.

gezogen, daß R. ihm wertvolle Dienste für sein Verlagsunternehmen leistete. Danach ist es jedenfalls nicht rechtskräftig, wenn das Berufungsgericht die Beziehungen des Beklagten zum Betriebe des Wagens als eng und stark genug angesehen hat, um ihn als Halter im Sinne des Gesetzes erscheinen zu lassen. Ob auch R. als Halter angesehen werden könnte, bedarf keiner Erörterung, da diese Möglichkeit nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts die Haltereigenschaft des Beklagten nicht ausschließt.