

16. Wann kann ein Lastkraftwagen als ein Fahrzeug angesehen werden, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht zu übersteigen vermag?

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909
(RGBl. S. 437) § 8 Nr. 2.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 30. November 1914 i. S. Gebrüder M.
(Bell.) w. S. (Kl.). Rep. VI 410/14.

- I. Landgericht Neuwied.
- II. Oberlandesgericht Frankfurt a. M.

Am 17. März 1911 wurde der Kläger auf der Straße von Bettelschopf nach Neustadt von einem der Beklagten gehörenden und von dem damaligen Chauffeur L. geführten Kraftwagen angerannt und schwer verletzt. Den von ihm erhobenen Schadensersatzanspruch hat das Landgericht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Berufung der Beklagten ist von dem Oberlandesgerichte zurückgewiesen worden. Ihre Revision hat keinen Erfolg gehabt.

Aus den Gründen:

„Die Beklagte fühlt sich dadurch beschwert, daß der Vorberrichter sie als Halter eines Kraftwagens für den Unglücksfall verantwortlich macht, und meint, daß hiermit § 8 RFG. verletzt werde. Der Unfall sei durch ein Fahrzeug verursacht worden, das nur zur Beförderung von Lasten diene und auf ebener Bahn nicht mehr als 20 km stündlich zurücklegen könne.

In tatsächlicher Hinsicht ist nicht streitig, daß der Kläger durch einen Lastwagen verletzt wurde, so daß die eine Bedingung für die Anwendung des § 8 Nr. 2 a. a. D. gegeben ist. Die Fahrgeschwindigkeit des Wagens haben die Sachverständigen auf etwas unter 20 km stündlich bestimmt, der Vorberrichter stellt aber fest, daß diese Geschwindigkeit auf mehr als 20 km gesteigert werden kann, wenn man den Gestängebolzen herausnimmt und hiermit den Regulator ausschaltet. Die Herausnahme des Bolzens bietet nach der Konstruktion des Wagens nicht die geringsten Schwierigkeiten. Sie kann sogar während des Fahrens erfolgen, zwar nicht durch den Führer selbst, aber in der Weise, daß dessen Begleiter auf den Kotflügel des Kraftwagens klettert und von da aus den Bolzen herauszieht. L. und sein Begleiter U. sind tatsächlich in dieser Weise vorgegangen. Einrichtungen, die ein willkürliches Herausnehmen des Bolzens hätten verhindern können, waren nicht vorhanden. Daß ein so beschaffener Kraftwagen der Vorschrift des § 8 Nr. 2 nicht unterstellt werden kann, hat der Vorberrichter mit Recht angenommen. Das Gesetz fordert, daß das Fahrzeug eine größere als die zugelassene Geschwindigkeit überhaupt auf ebener Bahn nicht erreichen kann, wenn es der Begünstigung des § 8 teilhaftig werden soll. Entscheidend soll somit

die wirklich vorhandene Leistungsfähigkeit des Wagens sein, die von seiner maschinellen Einrichtung bedingt wird.

Nun weist die Revision darauf hin, daß der Wagen, solange sich der erwähnte Bolzen an seinem Plage befinde, keinesfalls über 20 km stündlich zurücklegen könne, daß der Bolzen zu der Konstruktion gehöre, die herstellende Fabrik nur mit einer Fahrgeschwindigkeit bis 20 km rechne und das Fahren ohne den Bolzen für den Motor schädlich sei. Die Sachlage sei mithin nicht so, daß man es mit einem Wagen zu tun habe, der zwar nach seiner Einrichtung größere Geschwindigkeiten erreichen könnte, hieran aber durch eine besondere Vorrichtung, solange sie wirke, gehindert werde, sondern er sei konstruktiv auf die zugelassene Geschwindigkeit berechnet und könne nur mißbräuchlich zu schnellerer Fahrt benutzt werden. Daß diese Unterscheidung an sich nicht ohne Bedeutung ist, kann zugegeben werden. Auch die österreichische Verordnung vom 26. Oktober 1908, abgedruckt bei Sfaac S. 243, unterscheidet im § 4 Fahrzeuge, die, im vollkommen betriebsfähigen Zustand und nur mit der zum Betrieb und zur Führung unentbehrlichen Belastung versehen, auf guter und ebener Straße bei Anwendung der zur Entwicklung der höchsten Geschwindigkeit dienlichen Vorkehrungen niemals eine größere als die zugelassene Geschwindigkeit entfalten, von solchen Fahrzeugen, die zu einer größeren Geschwindigkeit zwar geeignet, aber mit einer Vorrichtung versehen sind, die die Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze verhindert. Für diese Vorrichtung wird vorgeschrieben, ihre Konstruktion müsse sicherstellen, daß sie unabhängig von dem Willen des Lenkers eine Überschreitung der Geschwindigkeitsgrenze verhindere. Unbedenklich können die von der österreichischen Verordnung aufgestellten Sätze auch bei der Anwendung des deutschen Rechtes verwertet werden, da sie sich als Folgerung aus der Vorschrift des § 8 Str. 2 ergeben. Im vorliegenden Falle kann es aber dahingestellt bleiben, ob der erwähnte Regulator als besondere Vorrichtung zu betrachten wäre oder nicht. Sieht man ihn als eine solche Vorrichtung an, so fehlt es an einer durch ihre Einrichtung sichergestellten Verhinderung einer unzulässigen Geschwindigkeit, denn der Fahrer konnte ohne irgendwelche Schwierigkeit den Regulator ausschalten, sobald der Wagen stillstand, während der Fahrt aber war dies, wenn auch mit Gefahr, durch eine Hilfsperson möglich. Nimmt

man aber an, daß der Wagen nach der Absicht seiner Erbauer nicht mehr als 20 km Stundengeschwindigkeit haben und niemals ohne den Regulator fahren sollte, so kommt in Betracht, daß dies nach den Feststellungen doch möglich war und daß dann auch eine größere Geschwindigkeit erlangt werden konnte; der angestrebte Zweck ist also nicht in zuverlässiger Weise erreicht worden. Von einem Wagen, dessen Geschwindigkeit durch einen leicht auszuführenden Eingriff in seine Konstruktion auf mehr als 20 km erhöht werden kann, läßt sich nicht sagen, daß er die gesetzliche Geschwindigkeitsgrenze nicht überschreiten könne. Mit Recht hält es der Vorderrichter auch für unerheblich, ob das Fahren ohne Regulator für den Motor schädlich ist. Ob anders zu entscheiden wäre, wenn bei der Ausschaltung des Regulators mit unmittelbaren Gefahren gerechnet werden müßte, darf auf sich beruhen bleiben, weil im vorliegenden Falle L. wiederholt mit herausgezogenem Volzen gefahren ist und hieraus sich die Möglichkeit ergibt, den Kraftwagen wenigstens vorübergehend nach Ausschaltung des Regulators in Betrieb zu setzen und zu halten.

Daß L. zur Zeit des Unfalls mit eingeschaltetem Regulator gefahren ist, sich mithin innerhalb der gesetzlichen Geschwindigkeitsgrenze hielt, ist ohne Bedeutung, weil es auf die objektive Beschaffenheit des Wagens an sich und nicht darauf ankommt, in welchem Zustand er sich bei der Verursachung des Unfalls befand. In dem gleichen Sinne hat der Senat schon in dem auch sonst ähnlich liegenden Falle Rep. VI. 258/14 am 26. November 1914 entschieden. . . .