

31

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: StVG § 7

Rechtssatz: Wer Halter eines Kraftfahrzeugs ist, bestimmt sich nicht danach, wem das amtliche Kennzeichen zugeteilt ist; Halter ist vielmehr, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Dies können auch mehrere Beteiligte zugleich sein (Bestätigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts).

Aktenzeichen: VI ZR 111/53
Urteil des BGH vom 29. Mai 1954

LG Freiburg
OLG Freiburg

Verkündet
am 29. Mai 1954
M a l e s s a ,
Justizassistent
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Hildegard S [REDACTED] geb. W [REDACTED] in G [REDACTED] bei F [REDACTED] i.Br., B [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Hans S [REDACTED], geboren am [REDACTED], ebendort, vertreten durch seine Mutter, die Klägerin zu 1),
3. des Helmut S [REDACTED], geboren am [REDACTED], ebenda, vertreten durch seine Mutter, die Klägerin zu 1),
4. der Bundesbahn-Versicherungsanstalt, vertreten durch ihren Vorstand, in F [REDACTED]/M [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],
5. der Bundesbahn-Unfallversicherungsbehörde, vertreten durch ihren Vorstand, in F [REDACTED]/M [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger, Berufungsbeklagten, Revisionskläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

1. den Kraftfahrer Rudolf J [REDACTED] in F [REDACTED] i. Br., B [REDACTED]straße [REDACTED],
2. das Land Baden-Württemberg, vertreten durch den Regierungspräsidenten von Südbaden in F [REDACTED] i.Br.,
3. die Erben des Kaufmanns Walter H [REDACTED] in F [REDACTED] i.Br., B [REDACTED]straße [REDACTED], nämlich
 - a) Witwe Elsa H [REDACTED] geb. E [REDACTED],
 - b) Klaus H [REDACTED], geboren am [REDACTED],
 - c) Liselotte H [REDACTED], geboren am [REDACTED],sämtlich in L [REDACTED], B [REDACTED]straße [REDACTED],
zu b) und c) vertreten durch die Beklagte zu 3) a,

Beklagten, zu 2 und 3 Berufungskläger,
zu 2 Revisionsbeklagter, zu 3 Revisionskläger,

- 2 -

- Prozeßbevollmächtigter für das beklagte Land: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -
- Prozeßbevollmächtigter für die Beklagten zu 3): Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 8. Mai 1954 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Kleinewefers, Dr. Meyer, Hanebeck, Dr. Bode und Dr. Kaul

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Kläger und der Drittbeklagten wird das Urteil des 1. Zivilsenats des Badischen Oberlandesgerichts in Freiburg i.Br. vom 26. Februar 1953 teilweise aufgehoben und wie folgt neu gefaßt:

Die Berufungen des Zweitbeklagten und der Drittbeklagten gegen das Zwischenurteil des Landgerichts in Freiburg i.Br. vom 22. Juli 1952 werden mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Urteilsformel zu Ziff 1 des landgerichtlichen Urteils wie folgt lautet:

Die Klagansprüche sind gegenüber den Beklagten als Gesamtschuldnern dem Grunde nach gerechtfertigt, gegenüber dem beklagten Land und den Drittbeklagten jedoch nur im Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes.

Die Sache wird zur Entscheidung über die Höhe der Ansprüche an das Landgericht zurückverwiesen.

Im übrigen werden die Revisionen zurückgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten der Rechtsmittelverfahren bleibt dem Landgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen



Tatbestand:

Der Kraftfahrer Otto S■■■■, Ehemann der Klägerin zu 1 und Vater der Kläger zu 2 und 3, wurde am 5. Februar 1951 gegen 5 Uhr morgens durch einen vom Erstbeklagten gelenkten Personenkraftwagen angefahren und tödlich verletzt. Der Wagen gehörte dem inzwischen verstorbenen Kaufmann Walter H■■■■, dem Rechtsvorgänger der Beklagten zu 3. Der Wagen war auf ihn zugelassen, die Kraftverkehrsversicherung von ihm abgeschlossen. Durch Vertrag vom 1. Dezember 1950 hatte er den Wagen aber an das badische Ministerium der Finanzen, Baudirektion in F■■■■, auf unbestimmte Zeit vermietet. Die laufenden Betriebskosten und die Unterhaltung des Fahrzeugs einschliesslich Reparaturen und Kraftfahrzeugsteuer gingen zu Lasten der Baudirektion; sie hatte H■■■■ die Prämien für die gesetzliche Haftpflichtversicherung zu erstatten; für jeden gefahrenen Kilometer war ihm eine Entschädigung von 0,15 DM zu vergüten. Zur Führung des Wagens war H■■■■ von der Baudirektion als Angestellter übernommen worden. Ihm war das Recht eingeräumt worden, den Wagen nach Bedarf für private Zwecke zu benutzen. Von dieser Befugnis hat er des öfteren Gebrauch gemacht. Als H■■■■ erkrankte, beauftragte die Baudirektion an seiner Stelle den Erstbeklagten, der schon längere Zeit als Fahrer bei ihr angestellt war, mit der Führung des Wagens. H■■■■ hat hiergegen keine Einwendungen erhoben. Der Erstbeklagte holte den Wagen jeweils aus der Garage des H■■■■ ab und brachte ihn nach beendetem Gebrauch dorthin zurück. Garagenschlüssel und Wagenpapiere waren in seinem Besitz. Verschiedentlich hat er Fahrten auch für den kranken H■■■■ ausgeführt und mit dessen Zustimmung das Fahrzeug auch für eigene Zwecke benutzt. Zu der Fahrt, auf der es zu dem tödlichen Unfall des S■■■■ kam, hatte er

keine Erlaubnis des H[REDACTED] eingeholt. Es handelte sich um eine private Vergnügungsfahrt, die der Erstbeklagte ohne Wissen der Baudirektion und des H[REDACTED] außerhalb der Dienststunden ausgeführt hat.

Die Kläger haben den Erstbeklagten wegen schuldhafter Verursachung des Unfalls und die Zweit- und Drittbeklagten als Halter des Fahrzeugs auf Leistung von Schadensersatz in Anspruch genommen, die Kläger zu 1 bis 3 insoweit, als Beerdigungskosten und Sachschäden entstanden sind und als ihnen der Verstorbene über die Rentenbeträge hinaus, die sie von den Klägerinnen zu 4 und 5 erhalten haben und weiterhin erhalten werden, zur Gewährung von Unterhalt verpflichtet gewesen sein würde, die Klägerinnen zu 4 und 5 insoweit, als sie den Klägern zu 1 bis 3 wegen des Todes ihres Ernährers Witwen- und Waisenrenten haben zahlen müssen und weiterhin zu zahlen verpflichtet sind.

Das beklagte Land ist der Ansicht, es sei nicht Halter des Fahrzeugs gewesen, jedenfalls nicht während der außerhalb der Dienstzeit ausgeführten Unfallfahrt.

Die Drittbeklagten haben in den Vorinstanzen die Halteeigenschaft ihres Rechtsvorgängers nicht in Zweifel gezogen, sie haben aber geltend gemacht, sie brauchten für die Unfallfolgen darum nicht zu haften, weil es sich um eine Schwarzfahrt gehandelt und H[REDACTED] den Erstbeklagten weder angestellt noch ihm an jenem Tage den Wagen überlassen habe.

Der Erstbeklagte hat der T[REDACTED]-Versicherungs-AG, bei der die Kraftverkehrsversicherung bestanden hat, den Streit verkündet. Diese ist den Drittbeklagten als Streit-

helferin beigetreten.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil ausgesprochen, die Beklagten hafteten für den Schaden, der den Klägern durch den tödlichen Unfall des S■■■■ entstanden sei, als Gesamtschuldner. Es hat sowohl das beklagte Land als auch H■■■■ als Kraftfahrzeughalter angesehen und ohne Rücksicht darauf, ob es sich um eine Schwarzfahrt gehandelt hat, ihre Haftung darum für begründet erachtet, weil der Erstklagte von dem beklagten Land als Fahrer des Wagens angestellt und ihm der Wagen von H■■■■ überlassen worden sei.

Das Oberlandesgericht hat auf die Berufung des beklagten Landes die gegen dieses gerichtete Klage abgewiesen. Die Berufung der Drittbeklagten ist zurückgewiesen worden; doch hat das Oberlandesgericht die Urteilsformel des Landgerichts dahin geändert, daß die Klage gegenüber dem Erstklagten und den Drittbeklagten dem Grunde nach berechtigt sei.

Gegen dieses Urteil haben die Kläger und die Drittbeklagten Revision eingelegt.

Die Kläger beantragen, die Klageansprüche auch gegenüber dem beklagten Lande dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären.

Die Drittbeklagten erstreben weiterhin die Abweisung der gegen sie gerichteten Klage.

Die Kläger beantragen, die Revision der Drittbeklagten zurückzuweisen; das beklagte Land bittet um die Zurückweisung der Revision der Kläger.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat verneint, daß das beklagte Land Halter des Fahrzeugs gewesen sei. Vom Standpunkt der bisherigen Rechtsprechung aus, so hat es ausgeführt, seien allerdings die Voraussetzungen erfüllt, unter denen das beklagte Land für den eingetretenen Schaden zu haften habe. Halter im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes sei nach den bisher für maßgebend erachteten Begriffsmerkmalen, wer ein Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch habe und die Verfügungsgewalt besitze, die ein solcher Gebrauch voraussetze. Dies sei bei der Baudirektion des beklagten Landes der Fall gewesen. Sie habe den Wagen auf eigene Rechnung gebraucht, da sie ihn wenigstens während der Dienststunden, zur Verfügung gehabt und andererseits die laufenden Betriebskosten einschliesslich Reparaturen, Versicherung und Steuer getragen habe. Daß sie nur Mieterin gewesen sei, stehe nicht entgegen; es sei in der Rechtsprechung anerkannt, daß neben dem Eigentümer auch ein Mieter, Entleiher u. dgl. Halter sein könne. Die Baudirektion habe auch spätestens, seitdem der Wagen von dem Erstbeklagten als ihrem Angestellten gefahren worden sei, die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug gehabt, mochte die Verfügungsgewalt auch abwechselnd von ihr und H. aus- geübt worden sein. Nach bisheriger Rechtsprechung müsse daher die Haltereigenschaft und, da der Erstbeklagte von der Baudirektion angestellt gewesen sei, damit auch die Haftung des beklagten Landes nach § 7 Abs 1, 3 KrfzG bejaht werden.

Das Berufungsgericht ist aber der Ansicht, daß an der bisherigen Begriffsbestimmung für den Halter eines Kraftfahrzeugs nicht festgehalten werden könne. Das Reichsgericht habe den Begriff des Kraftfahrzeughalters, der nach der

amtlichen Begründung zum Entwurf eines Kraftfahrzeuggesetzes von 1908 nicht rechtlicher, sondern wirtschaftlicher und tatsächlicher Art sei, analog dem des Tierhalters bestimmt. Diese Begriffsbestimmung habe unter den damaligen Verhältnissen der Billigkeit entsprochen, weil sie denjenigen für die Gefährdung haften lasse, der das gefahrbringende Fahrzeug wirtschaftlich nutze, und weil sie außerdem die Möglichkeit biete, durch Inanspruchnahme mehrerer an der Nutzung Beteiligter den Kreis der Haftpflichtigen im Interesse des Verletzten zu erweitern. Dem stehe aber der Nachteil gegenüber, daß die Merkmale des Gebrauchs für eigene Rechnung und der Verfügungsgewalt bei einer Beteiligung mehrerer nicht immer leicht zu erkennen seien, daß sie unter Umständen auf keinen der Beteiligten in vollem Umfang zuträfen und daß der Verletzte daher in derartigen Fällen das Kostenrisiko einer gegen mehrere mögliche Halter gerichteten Klage auf sich nehmen müsse. Eine derartige Unsicherheit über die Person des Halters lasse sich nur schlecht mit dem Zweck des § 7 KrFzG, der weitgehenden Sicherung gegen die Gefahren des Kraftverkehrs, vereinbaren. Ein fast lückenloser Schutz, so hat das Berufungsgericht erwogen, bestehe für den Verletzten aber, seitdem durch das Gesetz vom 7. November 1939 (RGBl I 2223) die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter eingeführt worden sei; wenn nach § 1 PflVG der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet sei, für sich und den berechtigten Fahrer eine Pflichtversicherung einzugehen, so ergebe sich aus § 23 Abs 2 e StVZO, daß es praktisch allein der - künftige - Inhaber des amtlichen Kennzeichens für das Kraftfahrzeug sei, der hierzu angehalten werde. Halter im Sinne des § 1 PflVG sei daher nur derjenige, dem das amtliche Kennzeichen und damit regelmäßig auch die Zulassung erteilt werde. Nicht anders könne aber auch der Halterbegriff

des § 7 KrfzG ausgelegt werden. Es wäre widersinnig, als Halter im Sinne des § 7 KrfzG einen anderen als denjenigen allein oder zusätzlich haften zu lassen, dem nach § 1 PflVG in Verbindung mit § 23 Abs 2 e StVZO die Pflicht zum Abschluß der Versicherung auferlegt worden sei. Halter eines Kraftfahrzeugs mit amtlichem Kennzeichen sei daher auch nach § 7 KrfzG ausschließlich derjenige, dem das Kennzeichen zugeteilt worden oder der doch verpflichtet sei, die Zuteilung des Kennzeichens zu erwirken und eine Pflichtversicherung abzuschliessen. Dies entspreche der Verkehrsanschauung und schaffe die im Interesse des Verletzten erforderliche Klarheit über die Person des Haftpflichtigen.

Da im vorliegenden Falle H. Inhaber von Kennzeichen und Zulassung sei, komme hiernach nur er als Halter des Kraftfahrzeugs in Betracht.

Der Auffassung des Berufungsgerichts kann nicht beigetreten werden.

Wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts der Grundsatz entwickelt worden, daß als Halter eines Kraftfahrzeugs anzusehen ist, wer es für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (RGZ 77, 348 349; 78, 179 182/183; 79, 312 314; 87, 137 138). An diesem Grundsatz hat das Reichsgericht stets festgehalten (vgl. RGZ 127, 174 175; 141, 400 402 ff; 170, 182 184 ff). Auch der Bundesgerichtshof hat sich zu ihm bekannt (BGHZ 5, 269 270). Diese Begriffsbestimmung entspricht auch der im Schrifttum herrschenden Auffassung (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht,

17. Aufl S 290; Floegel-Hartung, Straßenverkehrsrecht, 8. Aufl StVG § 7 Anm 4; Walter in Kraftverkehrsrecht von A bis Z, Blätter "Halter, Begriff, Erläuterungen 1"; Geigel, Haftpflichtprozeß, 6. Aufl S 199 ff; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 4. Aufl S 83; Becker, Kraftverkehrshaftpflichtschäden, 3. Aufl S 21). Daß sie den Erfordernissen des Rechtslebens in der Gegenwart nicht mehr entspräche, kann nicht anerkannt werden. Auch das Berufungsgericht glaubt nur darum nach einer anderen Begriffsbestimmung suchen zu sollen, weil bei Nutzung des Fahrzeugs durch mehrere Beteiligte Zweifel aufkommen können, wer von ihnen als Halter zu betrachten sei. Das ist aber kein Grund, von jener Begriffsbestimmung abzugehen; vielmehr bleibt alsdann bei jedem der Beteiligten zu prüfen, 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 (RGZ 170, 182 1857). Freilich kann es im Einzelfall einmal für den bei einem Kraftfahrzeugunfall Geschädigten mit einem Kostenrisiko verbunden sein, wenn er mehrere Beteiligte als Halter in Anspruch nimmt. Dieser auf prozeßrechtlichem Gebiet liegende Umstand kann es aber nicht rechtfertigen, dem sachlichen Recht durch Einführung eines neuen Rechtsbegriffs des Kraftfahrzeughalters eine andere Gestaltung zu geben.

Wenn das Berufungsgericht meint, daß es im Interesse des Opfer eines Kraftfahrzeugunfalls geboten sei, die bisherige Auffassung aufzugeben und als Halter des Kraftfahrzeugs den anzusehen, dem das amtliche Kennzeichen zugeteilt

oder der doch verpflichtet sei, seine Zuteilung zu erwirken und eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, so läuft dies in Wirklichkeit auch nicht auf die Gewährung eines größeren Schutzes, sondern auf eine Verminderung des Schutzes des Geschädigten hinaus. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, daß mehrere Beteiligte zugleich als Halter eines Kraftfahrzeugs in Betracht kommen können (RGZ 120, 154 17607; 127, 174 1767; 141, 400 405/4067; 170, 182 1867). So hat auch das Berufungsgericht vom Boden der herrschenden Auffassung über den Begriff des Kraftfahrzeughalters aus die Haltereigenschaft sowohl des beklagten Landes als auch des H. ohne Rechtsirrtum bejaht. Es kann aber nicht zweifelhaft sein, daß die rechtliche Möglichkeit der Inanspruchnahme mehrerer Halter größere Gewähr für die Deckung von Schadensersatzansprüchen bietet, als wenn der Geschädigte darauf beschränkt wäre, seine Ansprüche nur gegen einen Halter richten zu können. Daß durch das Gesetz vom 7. November 1939 die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung eingeführt worden ist, läßt sich hiergegen nicht anführen. Der Schaden, der bei einem Unfall eintritt, kann nämlich, namentlich bei Verletzung mehrerer Personen, sehr wohl über die Mindestversicherungssumme hinausgehen, die nach § 7 der Durchführungsanordnung vom 6. April 1940 (RGBl I 617) bei Personenfahrzeugen bis zu 6 Plätzen 100.000 DM beträgt, so daß die Geschädigten trotz bestehender Haftpflichtversicherung auf die persönliche Haftung der mehreren Halter angewiesen sind. Dies gilt erst recht, wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber frei geworden ist und diese Verpflichtung auch in Ansehung des geschädigten Dritten nicht mehr besteht. (§ 158 c VVG). Überdies gilt das Gesetz vom 7. November 1939

nicht uneingeschränkt, vor allem nicht für die Halter von Kraftfahrzeugen, die ihren regelmäßigen Standort nicht im Inland haben.

Es entbehrt aber auch der Grundlage, wenn das Berufungsgericht annimmt, daß § 1 PflVG von einem anderen Halterbegriff ausgehe, als er dem Kraftfahrzeuggesetz von jeher zugrunde gelegt worden ist. Hiergegen spricht schon, daß das Gesetz vom 7. November 1939 den im Kraftfahrzeuggesetz verwendeten Begriff des Halters übernommen hat, ohne ihn zu definieren und ihn insbesondere anders zu umschreiben, als er in ständiger Rechtsprechung mit Zustimmung des Schrifttums verstanden worden ist. Im Gegenteil weist es auf eine Sinnleichheit hin, daß das Gesetz mit der Einführung der Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter durch Art I in Art II zugleich die Bestimmung des § 7 Abs 3 KrfzG durch Hinzufügung des Satzes 2 in einer Weise ergänzt hat, die erkennen läßt, daß an dem bisher für maßgebend gehaltenen Begriff des Halters eines Kraftfahrzeugs nichts hat geändert werden sollen. Wenn der Halter für Schadensfolgen einer Schwarzfahrt auch in dem Fall für haftbar erklärt worden ist, daß die Schwarzfahrt von einer Person ausgeführt worden ist, der er die Führung des Wagens ermöglicht hat, so liegt dem ersichtlich derselbe Halterbegriff zugrunde, wie er zuvor in der Rechtsprechung herausgebildet worden ist. Dasselbe nur aus wenigen Bestimmungen bestehende Gesetz kann nicht wohl einem von ihm verwendeten Begriff verschiedene Inhalte haben beilegen wollen, ohne dies näher zum Ausdruck zu bringen. Wer nach § 1 PflVG als Halter eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers zum Abschluß und zur Aufrechterhaltung einer Haftpflichtversicherung verpflichtet ist,

richtet sich daher nach den Merkmalen, die für die Haltereigenschaft nach dem Kraftfahrzeuggesetz bestimmend sind (Hagemann DJ 1939, 1757 1758/; Thees-Hagemann, Das Recht der Kraftfahrzeugversicherung, S 46; Fromm, Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, S 119; Müller aaO S 236).

Damit möglichst zuverlässig gewährleistet ist, daß kein Kraftfahrzeug ohne bestehende Haftpflichtversicherung des Halters und berechtigten Fahrers in Gebrauch genommen wird, ist allerdings nach § 23 StVZO die Zuteilung des amtlichen Kennzeichens an den Nachweis geknüpft, daß eine ausreichende Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung besteht oder daß der Halter der Versicherungspflicht nicht unterliegt. Es wäre aber verfehlt, aus diesen Kontroll- und Sicherheitsvorschriften einen neuen Begriff des Kraftfahrzeughalters abzuleiten. Vielmehr lassen auch diese Bestimmungen erkennen, daß sie von dem in der Rechtsprechung entwickelten Begriff des Kraftfahrzeughalters ausgehen. Zwischen dem Halter des Fahrzeugs und dem Eigentümer wie dem Inhaber der Zulassung wird durchaus unterschieden. Dem Eigentümer des Fahrzeugs liegt es ob, die Zuteilung des Kennzeichens zu beantragen und den Nachweis über das Bestehen oder die Entbehrlichkeit der Haftpflichtversicherung zu führen. Inhaber der Zulassung braucht aber nicht der Eigentümer zu sein; vielmehr steht es bei diesem zu bestimmen, für wen das Fahrzeug zugelassen werden soll. Ebenso wenig braucht der Halter des Fahrzeugs mit dem Eigentümer personengleich zu sein; wenn schon das Fahrzeug auf einen anderen als den Eigentümer zugelassen werden kann, so muß nicht minder auch ein anderer als der Eigentümer der Halter des Fahrzeugs sein können. Aber auch mit dem Inhaber der Zulassung braucht der Halter nicht identisch zu sein, wenn es im allgemeinen auch ein Anzeichen dafür sein mag, daß Halter des Fahrzeugs ist, auf wessen Namen die Zulassung la-

(Thees-Hagemann aaO S 46; Becker aaO S 21). So ist denn auch in der Dienstanweisung zu § 23 Abs 1 StVZO (RVkBl 1938, 1 neu gefaßt RVkBl 1939, 191) gesagt, daß, wer vom Eigentümer als Inhaber der Zulassung angegeben werde, nur "zunächst" als Halter des Fahrzeugs zu betrachten sei. Erkennbar gehen diese Bestimmungen davon aus, daß sich nicht schon bestimmen läßt, wer Halter des Fahrzeugs ist, bevor es in Gebrauch genommen worden ist. Nur weil Vorsorge getroffen werden sollte, daß kein Kraftfahrzeug in Gebrauch genommen wird, ohne daß der Halter ----- gegen Haftpflicht versichert ist, mußte der Nachweis des Abschlusses einer Versicherung vorverlegt und dem Eigentümer des Fahrzeugs auferlegt werden, gleichviel wer es nach der Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr in Gebrauch nehmen würde. Dem entspricht es, daß die Haftpflichtversicherung nach § 10 der allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung ohne Begrenzung auf einen bestimmten, namentlich bezeichneten Halter zugunsten dessen gilt, der jeweils Halter des Fahrzeugs ist. Nur wenn er der Versicherungspflicht nicht unterliegt und auch nicht selbst Versicherungsnehmer ist, sind nach § 11 Ziff 2 der allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung Haftpflichtansprüche gegen ihn von der Versicherung ausgeschlossen. Es geht hiernach nicht an, als Halter des Fahrzeugs den anzusehen, der im Zulassungsverfahren den Nachweis bestehender Haftpflichtversicherung führen muß oder dem das amtliche Kennzeichen erteilt worden ist. Vielmehr ist erst aus den Umständen des tatsächlichen Gebrauchs zu entnehmen, wer Halter des Fahrzeugs ist. An dem bisherigen Begriff des Kraftfahrzeughalters ist hiernach festzuhalten.

Danach sind aber sowohl das beklagte Land als auch H. Halter des Kraftfahrzeugs gewesen.

Daß für das beklagte Land die Voraussetzungen vorgelegen haben, unter denen es nach jener Begriffsbestimmung als Halter des Kraftwagens in Betracht kam, ist vom Berufungsgericht mit Recht angenommen worden. Auf Grund des Mietvertrages mit H. war der Wagen der Baudirektion des Landes auf unbestimmte Zeit zum Gebrauch überlassen worden; sie übte den Gebrauch aus und trug die mit dem Betriebe und der Unterhaltung des Fahrzeugs verbundenen Kosten einschließlich der Aufwendungen, die ihr daraus erwuchsen, daß sie H. als Angestellten zur Führung des Wagens übernommen hatte. Dem entsprach auch die Verfügungsgewalt, die die Baudirektion über das Fahrzeug hatte. Daß H., wie das beklagte Land geltend gemacht und das Berufungsgericht bei der Würdigung des Sachverhalts ersichtlich nicht unberücksichtigt gelassen hat, der Baudirektion nach mündlicher Vereinbarung und tatsächlicher Übung mit dem Wagen nur während der Dienststunden zur Verfügung stand, kann nicht dazu führen, das beklagte Land nur insoweit als Halter des Fahrzeugs anzusehen, als die Dienststunden jeweils gewährt haben. Die der Baudirektion eingeräumte generelle Gebrauchsherrschaft über den Wagen wurde nicht schon dadurch aufgehoben, daß H. den Wagen außerhalb der Dienstzeit für eigene Zwecke benutzen durfte, zumal Beginn und Dauer der dienstlichen Verwendung des Wagens der Bestimmung durch die Baudirektion unterlagen. Jene Gebrauchsherrschaft der Baudirektion trat seit der Erkrankung des H. umso mehr in Erscheinung, als nunmehr der Erstbeklagte als ihr Fahrer tätig war und der Wagen dem H. nicht zur eigenen Verwendung bereit stand, sobald er von dem Erstbeklagten bei ihm

abgeholt und so lange er ihm nicht wieder zugeführt war. Überdies wäre es ein für den Verkehr unerträglicher Zustand, wenn das beklagte Land die Haltereigenschaft in laufender Wiederkehr hätte aufnehmen und aufgeben und die gesetzliche Halterhaftung damit in einen geradezu schaukelhaften Wechsel hätte bringen können (vgl RGZ 127, 174 /176/177).

Zu Unrecht zieht die Revision der Drittbeklagten auch die Haltereigenschaft des H. in Zweifel. Wenn sie geltend macht, daß H. den Wagen nach der Vermietung an die Baudirektion nicht in eigener Regie, sondern als Angestellter der Baudirektion gefahren habe, der Wagen nach seiner Erkrankung von dem Erstbeklagten auch nur als Fahrer der Baudirektion benutzt worden sei, so übersieht sie, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Wagen seinen Standort nach wie vor in der Garage des H. gehabt hat, daß H. ihn außerhalb der Dienstzeit für eigene Zwecke benutzen durfte und benutzt hat und daß er nach seiner Erkrankung Fahrten für eigene Zwecke auch durch den Erstbeklagten hat ausführen lassen. Es trifft daher nicht zu, daß der Wagen im ausschliesslichen Besitz und Alleingebrauch der Baudirektion gestanden hätte; vielmehr wurde die Verfügungsgewalt nächst der Baudirektion auch von H. ausgeübt. Gingen die Kosten für den laufenden Betrieb und die Unterhaltung des Wagens einschliesslich Reparaturen, Versicherung und Kraftfahrzeugsteuer auch zu Lasten der Baudirektion, so ging der Betrieb doch insoweit auch auf seine Rechnung, als er einerseits den Vorteil aus der von der Baudirektion zu zahlenden Nutzungsentschädigung und dem eigenen Gebrauch des Wagens zog und als andererseits die durch Abnutzung eintretende

Wertminderung ihn traf und er nach den Feststellungen in dem landgerichtlichen Urteil, auf das sich das Berufungsurteil ergänzend bezogen hat, bei Fahrten für eigene Zwecke die hieraus entstehenden Betriebskosten selbst zu tragen hatte. Auch auf ihn trafen daher ebenso wie auf die Baudirektion die Begriffsmerkmale des Kraftfahrzeughalters zu.

Daß der Unfallschaden bei einer Fahrt eingetreten ist, die der Erstbeklagte ohne Wissen und Willen der Baudirektion und des H. unternommen hat, läßt die Haftung beider Fahrzeughalter nach § 7 Abs 1, 3 KrfzG nicht entfallen. Für das beklagte Land kommt sie darum nicht in Fortfall, weil der Erstbeklagte von der Baudirektion für den Betrieb des Fahrzeugs angestellt war. Aber auch für die Drittbeklagten als Rechtsnachfolger des H. ist die Haftung nicht ausgeschlossen. Ohne Rechtsverstoß haben die Vordergerichte angenommen, daß der Wagen dem Erstbeklagten von H. überlassen worden war. Die Revision der Drittbeklagten will dies nicht gelten lassen, weil Beziehungen rechtlicher und tatsächlicher Art nur zwischen H. und der Baudirektion, nicht aber auch zwischen ihm und dem Erstbeklagten bestanden hätten. Nicht er, sondern die Baudirektion habe dem Erstbeklagten den Wagen überlassen. Sein Einverständnis hiermit habe sich nur auf Dienstfahrten bezogen. Angesichts des Mietvertrages mit der Baudirektion habe er nicht die Möglichkeit gehabt, eine solche Überlassung zu unterbinden. Auch bei diesen Einwendungen übersieht die Revision, daß H. den Wagen der Baudirektion nicht zu ausschließlichen Besitz und Gebrauch überlassen hat. Der Wagen hatte seinen Standort in der Garage des H., die nicht mitvermietet war. Wenn der Wagen nach der Erkrankung des H. von dem Erstbeklagten gefahren worden ist, so kann also nur H.

ihm den Wagen übergeben haben. Das geschah freilich für die Dienststunden in Erfüllung der Verpflichtungen des H. aus dem Mietvertrage mit der Baudirektion. Zum mindesten nach der dienstlichen Verwendung war H. selbst aber wieder Inhaber der Verfügungsgewalt über den Wagen. Nichtsdestoweniger hat er den Erstbeklagten nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auch zu dieser Zeit mit dem Wagen fahren lassen, nicht nur für Zwecke H., sondern auch für eigene Zwecke des Erstbeklagten. Wagenpapiere und Garagenschlüssel waren sogar in seinem Besitz. Danach begegnet es aber keinen rechtlichen Bedenken, wenn die Vordergerichte angenommen haben, daß H. dem Erstbeklagten den Wagen allgemein überlassen habe.

Neben dem Erstbeklagten, der das Zwischenurteil des Landgerichts nicht angegriffen hat, sind hiernach auch das beklagte Land und die Drittbeklagten gesamtschuldnerisch den Klägern zum Schadensersatz verpflichtet, doch beschränkt sich ihre Haftung, da sie nur auf Grund des § 7 KrfzG besteht, auf den durch das Kraftfahrzeuggesetz gezogenen Rahmen. Mit dieser Maßgabe war daher auf die Revision der Kläger und unter Zurückweisung der Revision der Drittbeklagten das landgerichtliche Zwischenurteil entsprechend der Fassung, die ihm das Oberlandesgericht gegeben hat, wiederherzustellen.

Nach § 538 Abs 1 Ziff 3 ZPO war die Sache zur Ent.

scheidung über die Höhe der Klageansprüche an das Landgericht zurückzuverweisen. Auch über die Kosten der Rechtsmittelverfahren wird dieses zu entscheiden haben.

Dr. Kleinewefers Dr.K.E. Meyer Hanebeck

Dr. Bode

Bundesrichter Dr. Kaul
ist erkrankt und daher
verhindert zu unter-
schreiben.

Dr. Kleinewefers