

Kraftfahrrecht

Gesetz und Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr mit
Erläuterungen und Vollzugsvorschriften des
Reiches und Bayerns

herausgegeben von

Dr. jur. Walther v. Selliograth und Dr. jur. August Michel +

I. Teil

5. Auflage

bearbeitet von

Dr. jur. Walther v. Selliograth



1930

München, Berlin und Leipzig
J. C. Schönerhans Verlag (Arthur Sellier).

Druck von Dr. F. P. Datterer & Cie., Freising-München.
Printed in Germany.

Vorwort zur 5. Auflage.

Am 25. August 1929 wurde mein lieber Mitarbeiter, Regierungsrat Dr. August Michel mir und unserem gemeinsamen Werk durch den Tod entzissen. Damit ist mir die Aufgabe zuteil geworden, die Bearbeitung des gesamten Werkes selbst zu übernehmen. Entgegen meiner ursprünglichen Absicht, mich bei einer Neuauflage im wesentlichen auf die durch Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen und der Rechtsprechung bedingte Umarbeitung zu beschränken, habe ich mich doch zu einer gründlichen Durcharbeit der Erläuterungen entschließen müssen. An der bisherigen Stoffanordnung glaube ich jedoch im Hinblick auf die wohlwollende Beurteilung, die diese in der Fachkritik erfahren hat, festhalten zu sollen.

Meinem neuen Herrn Verleger, der bereits den Rest der 4. Auflage von dem früheren Verlage übernommen hat, danke ich für die Förderung der vorliegenden Auflage.

Augsburg, im Herbst 1930.

Dr. von Hellingrath

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
Literaturverzeichnis	V
Abkürzungen	VII
Geschichtlicher Rückblick auf die Entwicklung des Kraftfahrrechts	1
Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.	
Einleitende Vorbemerkungen	3
I. Verkehrsvorschriften	18
II. Haftpflicht	34
III. Straf- und Schlußvorschriften.	86
IV. Kleinkrafträder	108
Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. Juli 1930.	
Erster Abschnitt: Kraftfahrzeuge im allgemeinen	
A) Allgemeine Vorschriften	109
B) Das Kraftfahrzeug	116
C) Führung von Kraftfahrzeugen	144
D) Die Benutzung öffentlicher Wege	190
E) Mitführen von Anhängern	199
F) Nachprüfung und Unterfagung des Betriebs.	209
G) Ausnahmen	213
H) Schluß- und Übergangsbestimmungen	229
Zweiter Abschnitt: Kleinkrafträder	230
Dritter Abschnitt: Strafvorschriften	235
Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen (Anlage § 14 Abs. 4)	237
Alphabetisches Sachregister	247

Literaturverzeichnis.

I. Bücher.

a) Kraftfahrrecht.

- Beder, Die Strafbestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Heidelberger Diss.). Vorna, Leipzig 1911.
- Conrad, Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1928.
- v. Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Breslau 1909.
- Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart, Leipzig 1911.
- Galli, In Stengleins Kommentar zu den strafrechtl. Nebengesetzen, 4. Aufl. Berlin 1911.
- Goës, Das Kraftfahrzeugsteuergesetz. Berlin 1928.
- Gordan, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. München 1909.
- Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 2. Aufl. Leipzig 1909.
- v. Hellingrath, Die strafrechtliche Haftung des Kraftfahrzeughalters (Erlang. Diss.) (abgekürzt „Kraftfahrzeughalter“). Augsburg 1927.
- v. Hellingrath, Grundriß des Verkehrspolizeirechts. München 1929.
- Heude, Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 2. Aufl. Berlin 1926.
- Höpfel, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Nürnberg, Leipzig 1911.
- Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz, 3. Aufl. Berlin 1912.
- Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl. Berlin 1915.
- Krause, Automobilgesetz. Hannover 1909.
- Lechner, Die Kraftfahrzeuggesetzgebung. München 1927.
- Müller, Automobilgesetz, 4. u. 5.¹⁾ Aufl. Berlin 1929.

¹⁾ Soweit nichts anderes bemerkt, beziehen sich die in den Fußnoten angegebenen Seitenzahlen auf die 4. Auflage. Die 6. Auflage konnte nicht mehr berücksichtigt werden.

VI

Neulirch-Rosenmeyer, Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Halle 1910.

Oberländer-Bezdold, Das Automobilrecht, 6. Aufl. München 1925.

Schmid-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart 1909.

Seuffert-Dittmann, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl. München, Berlin, Leipzig 1925.

Waldeck, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Berlin 1910.

Weiß, Das neue Automobilrecht. Berlin 1924.

Weiß, Das Auto im Urteil des Richters („Weiß Auto“). Berlin 1925.

b) Strafrecht.

Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 8. Aufl. Leipzig 1922.

v. Bar, Gesetz und Schuld im Strafrecht. Berlin 1907.

Franz, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 17. Aufl. Tübingen 1927.

Röhler, Deutsches Strafrecht. Leipzig 1917.

Leipziger Kommentar zum StGB, 4. Aufl. Berlin, Leipzig 1929.

c) Bürgerliches Recht.

Reichsgerichtsräte, Kommentar, 6. Aufl. Berlin 1928.

Seligsohn, Haftpflichtgesetz. Berlin 1920.

d) Verwaltungs- und Steuerrecht.

Gattien, Reichssteuerstrafrecht und Reichssteuerstrafverfahren. Berlin 1929.

Kleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 6., 7. Aufl. Tübingen 1922.

Gerstle, Die Polizeiverfügung im bayerr. Recht. Annalen des Deutschen Reichs 1917 S. 540, 721.

Helmreich-Roth, Bayerische Gemeindeordnung, 6. Aufl. Ansbach 1927.

Jellinek, Verwaltungsrecht. Berlin 1928.

Roesch, Bayerische Gemeindeordnung, 3. Aufl. München, Berlin, Leipzig 1923.

Schiebermair, Bayer. Polizeistrafgesetzbuch. München, Berlin, Leipzig 1922.

II. Zeitschriften usw.

Allgemeine Automobilzeitung („AZ“),

Das Auto,

Bayerische Gemeinde- und Verwaltungszeitung („BayGemVZ“),
 Bayerische Verwaltungsblätter („BayVerwBl“),
 Deutsches Autorecht („DAr“),
 Deutsche Juristenzeitung („DJZ“),
 Deutsche Richterzeitung („DRZ“),
 Höchstrichterliche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Strafrechts
 („HöchstRR“),
 Juristische Rundschau („JRdsch“),
 Juristische Wochenschrift („JW“),
 Kartei des Automobilrechts von Arndt („ArbA“),
 Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht („LZ“),
 Das Recht („Recht“),
 Recht des Kraftfahrers („RdK“),
 Verkehrsrrechtliche Rundschau („VerfRdsch“),
 Warnerers Jahrbuch („Warn“),
 Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern („BayZ“),
 Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft („ZStW“).

Abkürzungen.

Für das im Literaturverzeichnis aufgeführte Schrifttum, soweit die Werke
 usw. nicht mit den Namen der Verfasser angeführt sind, wurden die jeweils
 in Klammern und Anführungszeichen beigelegten Abkürzungen verwendet.
 Die Oberlandesgerichte sind nur mit dem Ort ihres Sitzes angeführt. Im
 übrigen kamen folgende Abkürzungen zur Anwendung:

a. A. = anderer Ansicht,

a. a. O. = am angeführten Ort,

AG = Ausführungsgesetz,

Anw. = Anweisung,

BayObLG = Bayerisches Oberstes Landesgericht,

BayObLGSt = Entscheidungen des Bay. Obersten Landesgerichts in
 Strafsachen,

BGB = Bürgerliches Gesetzbuch,

Bef. = Bekanntmachung,

VIII

EG = Einführungsgesetz (mit Zusatz; z. B. EG BGB, EG GG),
G = Gesetz; ohne Zusatz: Kraftfahrzeuggesetz,
GewO = Reichsgewerbeordnung,
GVBl = Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt,
GVG = Gerichtsverfassungsgesetz,
Int. = International,
K = Kraftfahrzeug,
KG = Kammergericht Berlin,
KFZ oder KraftfahrG = Kraftfahrzeuggesetz,
KStG = Kraftfahrzeugsteuergesetz,
MVB = Ministerialamtsblatt der bay. inneren Verwaltung,
OVG = preuß. Oberverwaltungsgericht,
PolStGB = Polizeistrafgesetzbuch,
RAbgO = Reichsabgabenordnung,
RFH = Reichsfinanzhof,
RGSt = Entscheidungen des Reichsgericht in Strafsachen,
RGZ = Entscheidungen des Reichsgerichtes in Zivilsachen,
RGBl = Reichsgesetzblatt,
RMBl = Reichsministerialblatt,
RVf = Reichsverfassung,
RVfM = Reichsverkehrsminister,
RSaftpflG = Reichshaftpflichtgesetz,
StGB = Strafgesetzbuch,
StrVerfO = Straßenverkehrsordnung,
StrMdZ = Bayer. Staatsministerium des Innern,
VGG = Bayer. Verwaltungsgerichtsgesetz,
VollzVef = Bayer. Vollzugsbekanntmachung zur Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr,
VO = Verordnung; ohne Zusatz: Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr
ZPO = Zivilprozessordnung.

Geschichtlicher Rückblick auf die Entwicklung des Kraftfahrrechts

Die Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs war anfänglich den einzelnen örtlichen Polizeibehörden überlassen, die auf Grund des § 366 Nr. 10 StGB mit Art. 2 Nr. 6 BayPolStGB die erforderlichen polizeilichen Vorschriften erließen. Die allmähliche Entwicklung des Verkehrs machte indessen eine einheitliche Regelung innerhalb eines größeren Gebietes zur Notwendigkeit. Sie wurde für Bayern durch die „Oberpolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen vom 7. Mai 1902“ (GWB. 173) erreicht, die auf die gleiche Rechtsgrundlage gestützt war. Diese Vorschrift hat durch ihren § 14 Abs. 2 alle bisher bestehenden örtlichen Polizeivorschriften außer Kraft gesetzt und trat am 1. Juni 1902 in Wirksamkeit. Sie findet heute noch Anwendung auf Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen gemäß § 32 der oberpol. Vorschriften vom 17. 9. 1906 und Abschnitt II Ziffer 2 der Anmerkung zu § 2 der Bef. v.

18. 5. 1923	MWB	1923, 33
29. 12. 1925		1926 1.

 Mit weiterer Zunahme des Verkehrs wurde das Bedürfnis nach reichsrechtlicher Regelung immer dringender. Insbesondere wurde auch allgemein der Ruf nach einer Verschärfung der Bestimmungen über die Haftpflicht bei Unfällen erhoben. In dieser letzteren Richtung liegt der Entwurf eines nicht zur Verabschiedung gelangten Gesetzes über „Die Haftpflicht für den bei dem Betrieb von A entstehenden Schaden“, der am 10. 1. 1906 dem Bundesrat vorgelegt wurde. Dem Zweck einer einheitlichen Regelung der Verkehrs Vorschriften im ganzen Reiche dienten die vom Bundesrat aufgestellten „Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 3. 5. 1906, deren Annahme den

bundesstaatlichen Regierungen empfohlen wurde. Bayern hat diesen Grundzügen durch die „Oberpolizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ vom 17. 9. 1906 (GWB I 729) entsprochen, die am 1. Oktober 1906 in Kraft traten. Eine reichsrechtliche Regelung ließ sich indessen nicht mehr umgehen. Der Entwurf vom 10. 1. 1906, der sich auf eine Regelung der Haftpflicht beschränkte, wurde fallen gelassen und statt dessen der Schaffung eines einheitlichen Kraftfahrrechts nähergetreten. Die Bedenken, daß die Regelung des Verkehrs nach der alten Reichsverfassung nicht zur Zuständigkeit des Reichs gehörte, wurden zurückgestellt. Am 24. Februar 1908 erfolgte die Vorlage eines derartigen Gesetzes. Das Gesetz wurde im Bundesrat mit der für Verfassungsänderungen vorgeschriebenen Mehrheit, sowie nach längeren Kommissionsberatungen auch im Reichstag angenommen und als „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909“ im RWB veröffentlicht. Nach seinem § 26 trat es hinsichtlich der Haftpflichtvorschriften mit dem 1. Juni 1909, im übrigen mit dem 1. April 1910 in Kraft. Seiner Ausführung diente die BundesratsVO vom 3. 2. 1910 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Erst im Jahre 1923 ergab sich wiederum die Notwendigkeit einer Änderung des Gesetzes, das nunmehr auf Art. 7 Nr. 19 der neuen Reichsverfassung gestützt ist, durch das Gesetz zur Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. 7. 1923 (RWB I, 743). Auch die VO über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wurde erstmals im Jahre 1923 durch die VO vom 15. März 1923 (RWB I, 175) geändert. Seitdem folgten in schneller, wohl allzu schneller Folge, für die die rasche Entwicklung des Verkehrs eine Erklärung gibt, Änderungen auf Änderungen, so durch die VO vom 18. 4. 1924 (RWB I, 413), vom 5. 12. 1925 (RWB I, 435), vom 28. 7. 1926 (RWB I, 425), vom 31. 1. 1928 (RWB I, 14), vom 16. 3. 1928 (RWB I, 66), vom 13. 7. 1928 (RWB I, 204), vom 27. 4. 1929 (RWB I, 88), vom 28. 6. 1929 (RWB I, 125) und zuletzt vom 15. 7. 1930 (RWB I, 267).

Gesetz

über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen

vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437)

in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) unter Berücksichtigung der Verordnung vom 5. und 6. Februar 1924 (RGBl. I S. 42).

Einleitende Vorbemerkungen.

I. Kraftfahrzeug¹⁾.

1. Kraftfahrzeug im allgemeinen.

a) Fahrzeug ist jede Einrichtung zur Fortbewegung von Ort zu Ort unter eigener Ortsveränderung ohne Rücksicht auf den Zweck der Fortbewegung²⁾. Fahrzeuge sind also auch ortsbewegliche Arbeits- und Werkzeugmaschinen, Straßenwalzen, Straßenlokomotiven usw., obwohl sie nicht der Beförderung dienen³⁾.

b) Kraft ist stets Maschinenkraft. Nur die unmittelbar auf die Fortbewegungseinrichtungen (Räder usw.) und die zwangsläufig damit verbundenen Teile einwirkende Kraft muß maschinelle Kraft sein. Die Antriebsmaschine muß sich innerhalb des Fahrzeugs befinden, die Kraft kann aber auch von außen zugeführt werden. Nicht durch Maschinenkraft bewegt wird ein Segelfahrzeug oder ein durch eigene Schwerkraft fortbewegtes Fahrzeug, wohl aber ein Fahrzeug mit Winddynamo, Flettnerrotor u. dgl.⁴⁾. Rein K ist ein Anhängerwagen⁵⁾. Entscheidend ist nicht der vorübergehende Zustand, sondern die Eigenart des Fahrzeugs⁶⁾.

c) Landfahrzeug. K im weiteren Sinne, z. B. im Sinne des Art. 7 Nr. 19 Verf sind auch Wasser- und Luftfahrzeuge. K im engeren Sinne

¹⁾ Siehe Kraftfahrzeughafter 4.

²⁾ Conrad 17, Müller 101, Oberländer 364, dagegen sehen den Beförderungszweck begrifflich als erforderlich an Eger 11, Heude 2.

³⁾ Ebenso Conrad 17, Heude 2, Müller 101, Oberländer 101, 214, 364, Seuffert 23, a. U.: Weiß II 11.

⁴⁾ Eger 12, Müller 105, a. U.: anscheinend Conrad 18.

⁵⁾ Conrad 19, Lechner 16, Müller 105, Oberländer 29, 363, a. U.: Heude 2, Haac 32, Seuffert 23, Weiß II 12.

⁶⁾ Conrad 18, Heude 3, Haac 32, Kirchner 20, Oberländer 29, 364, BayObLG v. 3. 3. 1925, HöchstR 1, 283, BayObLGSt 25, 66.

sind jedoch nur Landfahrzeuge. Als Landfahrzeuge sind nur solche Fahrzeuge anzusprechen, die zur Fortbewegung auf dem Lande — sei es auch nur vorübergehend — bestimmt und ihrer technischen Beschaffenheit nach hiezu nicht ungeeignet sind¹⁾. Kein K ist sonach ein Luftfahrzeug, obwohl es sich beim Starten und Landen auf dem Erdboden fortbewegt²⁾. Unerheblich ist aber, ob sich das Fahrzeug auf Rädern, Rufen³⁾, mittels Raupen u. dgl. auf dem Erdboden fortbewegt.

d) Bahngleis. Ein Fahrzeug ist an ein Bahngleis gebunden, wenn die Räder des Fahrzeugs durch irgendwelche Vorrichtungen in einer bestimmten Bahn geleitet werden und ein im Belieben des Führers gelegenes willkürliches Verlassen der Fahrbahn ohne besondere Einrichtungen ausgeschlossen ist⁴⁾. Entscheidend ist auch hier nur die — wenn auch nur vorübergehende — Bestimmung und die technische Beschaffenheit des Fahrzeugs⁵⁾.

2. Kraftfahrzeuge im Sinne des KraftFahrG⁶⁾.

Der vorstehend erläuterte Begriff „Kraftfahrzeug“ erleidet durch § 27 KraftFahrG eine auf praktische Erwägungen zurückzuführende Einschränkung: Kleinkraftträder sind nicht K im Sinne des KraftFahrG. K im Sinne des KraftFahrG sind hiernach im wesentlichen:

- a) Kraftträder — ausgenommen Kleinkraftträder —
- b) Personenkraftwagen
- c) Kraftomnibusse
- d) Lastkraftwagen
- e) Elektrokarren
- f) Zugmaschinen
- g) Kraftschlitten
- h) Raupenkraftfahrzeuge
- i) Dampfpflüge
- k) Straßenwalzen
- l) selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen, Krankenstühle, Schneepflüge u. dgl.
- m) Kraftroller.

3. Kraftfahrzeuge im Sinne der KraftFahrVO⁶⁾.

Durch § 2 Abs. 4 VO wird auf Grund der gesetzlichen Ermächtigung in § 1 Abs. 1 Satz 1 2. Halbs. KraftFahrG der Begriff K, wie er in § 1 Abs. 2

¹⁾ Kirchner 19, Müller 100, Oberländer 363.

²⁾ Conrad 17, Heude 2, Isaac 30, Kirchner 19, Lechner 13, Müller 100, Oberländer 363.

³⁾ Conrad 17, Heude 2, Müller 100, Oberländer 364, a. N. nur Weiß II 10.

⁴⁾ Heude 3, Isaac 33, Müller 106.

⁵⁾ Conrad 18, Müller 106.

⁶⁾ Vgl. Conrad 16, 103.

KFG und § 1 Nr. 1 KBD gleichlautend festgelegt ist, für den Geltungsbereich der KBD insofern eingeschränkt, als die Vorschriften der KBD auf die im § 2 Abs. 4 KBD aufgeführten K keine Anwendung finden. K im Sinne der KBD sind sonach nur die in vorstehender Ziff. 2 unter a mit f aufgeführten K, soweit ihr Gesamtgewicht sich in den nach § 3 Abs. 2 und 5 KBD zugelassenen Grenzen hält. Die in § 2 Abs. 4 KBD aufgeführten K sind dagegen zwar K im Sinne des KFG, nicht aber auch K im Sinne der KBD. Über die Regelung des Verkehrs mit letzteren Fahrzeugen siehe Anm. 5 zu § 2 KBD.

4. Bedeutung der Unterscheidung.

Die Verkehrsvorschriften des KraftFahrg und der BD sowie die zugehörigen Strafvorschriften finden nur auf solche K Anwendung, die K im Sinne der BD sind. Insbesondere steht auch nur diesen K der Gemeingebrauch der öffentlichen Wege kraft Reichsrecht zu.

Die Haftpflichtvorschriften des KraftFahrg finden dagegen — von der Ausnahme des § 8 Nr. 2 abgesehen — auf alle K im Sinne des G Anwendung ohne Rücksicht darauf, ob sie auch K im Sinne der BD sind.

Das gleiche gilt auch hinsichtlich der Autoflucht nach § 22 G.

II. Verkehr¹⁾.

Das KFG und die KBD finden nur Anwendung, insoweit es sich um K handelt, die sich im Verkehr befinden. Die überwiegende Meinung stellt die Begriffe Betrieb, Verkehr und Gebrauch einander gleich²⁾. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Bei dem Begriffe Verkehr dreht es sich weder um jenen maschinentechnischen Vorgang, der als Betrieb zu bezeichnen ist, noch um jenes innere, gewissermaßen persönliche Verhältnis zwischen dem Fahrzeug und der Person, deren Zwecken es im Einzelfalle dient und das man unter Gebrauch versteht, sondern um äußere Beziehungen, nämlich um die Beziehungen, die durch die Fortbewegung des Fahrzeugs auf den Wegen als den zur Erleichterung der Fortbewegung von Ort zu Ort dienenden Teile der Erdoberfläche entstehen und zwar

¹⁾ Kraftfahrzeughalter 21; Verfasser in DVV 1929, 321; Conrad 14: Verkehr ist die bestimmungsgemäße Verwendung eines K, die sich durch Fahren auf dem Erdboden äußert. Müller § 1 Anm. B 1: Verkehr ist das Verhältnis des Fahrzeugs zur Öffentlichkeit. Ähnlich Peters JW 1926, 1997.

²⁾ Conrad § 6 Anm. 6: Der Begriff Verkehr deckt sich im wesentlichen mit dem des Betriebs im § 7 KFG. Vgl. BayObLG 5. 2. 1926 JW. 1926, 1996: denn das verschiedene Wort hat keinen verschiedenen Inhalt; ebenso BayObLG. 19. 2. 1926 BayObLGSt 26, 44; JW 1927, 2813; RdR 1928, 125.

einerseits zwischen dem Fahrzeug und den Wegen¹⁾, andererseits zwischen dem Fahrzeug und den übrigen Wegebenutzern. Mitunter läßt bereits der jeweilige äußere Zustand des Fahrzeugs erkennen, ob es sich im Verkehr befindet oder nicht. Ein in Bewegung befindliches Fahrzeug ist ebenso zweifellos im Verkehr, wie sich eine Arbeit leistende Holzhadmaschine als Fahrzeug außer Verkehr befindet. Ein K, das mit zerlegtem Motor vor einer Werkstätte auf der Straße steht, ist ebenfalls außer Verkehr. Auf jenes finden KFG und KVD Anwendung, auf diese nicht. Ein geschlepptes K befindet sich zwar als Fahrzeug, nicht aber als Kraftfahrzeug im Verkehr und unterliegt daher gleichfalls nicht den Vorschriften des KFG und der KVD. Ob ein auf einer Straße stehendes K sich im Verkehr befindet oder nicht, ist ihm vielfach äußerlich nicht anzusehen. Aus Aufstellungsort und Dauer der Aufstellung lassen sich jedoch Schlüsse ziehen. Je geringer die Intensität des allgemeinen Verkehrs am jeweiligen Aufstellungsorte ist, desto baldtr tritt die Außerverkehrssetzung ein. Auf den vom übrigen Verkehr abgetrennten Parkplätzen stehende K werden in der Regel schon alsbald nach ihrer Aufstellung als außer Verkehr befindlich zu betrachten sein. Ebenso tritt auf einsamer Dorfstraße die Außerverkehrssetzung früher ein als auf einer belebten Großstadtstraße. Die Frage, ob sich ein K im Verkehr befindet, beurteilt sich sonach objektiv nach den Verkehrsverhältnissen und nach der Verkehrsauffassung. Nicht im Verkehr befindliche K sind als tote Verkehrshindernisse anzusehen und unterliegen als solche der Vorschrift des § 31 Abs. 1 StrVerfD.

Die Verkehrsvorschriften des KFG und die KVD finden nur bei einem Verkehr auf öffentlichen Wegen Anwendung.

Siehe unten Abschnitt V.

III. Betrieb²⁾.

Es lassen sich im wesentlichen drei verschiedene Auffassungen des Begriffes Betrieb erkennen: eine maschinentechnische, eine verkehrstechnische und eine wirtschaftliche Auffassung³⁾.

a)

Im **Schrifttum** wird fast durchweg die maschinentechnische Auffassung vertreten, der auch der Vorzug zu geben sein dürfte. Sie geht von der Eigenschaft des K als Maschine aus. Ein K befindet sich hienach im Betrieb, „wenn und solange die der Fortbewegung dienende Kraft wirksam ist, sei es, daß sie das Fahrzeug, sei es, daß sie wenigstens den Motor, die

¹⁾ KFG 17. 1. 1929 Auto 1929, 270; 18. 2. 1929 RdR 1930, 61: ein K verkehrt auf einem öffentlichen Weg, wenn es ihn benutzt.

²⁾ Siehe Kraftfahrzeughalter 16.

³⁾ Vgl. KFG v. 22. 10. 1926 RdR 1927, 72.

Maschine bewegt“ (so Oberländer 88). Der Begriff wird mithin ausgedehnt auf die Fälle, in denen das \mathcal{K} unter Nachwirkung der ihm durch den Motor oder die Maschine verliehenen Antriebskraft sich fortbewegt und auf die Fälle, in denen nur der Motor oder die Maschine läuft, das Fahrzeug selbst aber still steht¹⁾. Auf den Zweck der Betriebstätigkeit kommt es nicht an²⁾, es braucht keine Fortbewegung und keine Beförderung beabsichtigt zu sein. Der Betrieb beginnt bei Verbrennungsmaschinen mit der ersten Explosion, bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen mit der ersten Bewegung des Ankers des Elektromotors, bei Dampfkraftfahrzeugen mit dem Einbringen des Arbeitsdampfes in die Arbeitszylinder³⁾. Der Betrieb endet, sobald die Wirksamkeit der seinen Zwecken dienenden Kräfte aufhört⁴⁾. Unter Inbetriebsetzen versteht man die Vornahme derjenigen Vorbereitungs-handlungen, die erforderlich sind, um das \mathcal{K} unmittelbar in den Zustand der Betriebstätigkeit zu versetzen, also bei Verbrennungsmaschinen das Anwerfen des Motors⁵⁾, bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen das Einschalten des Fahrstroms, bei Dampfkraftfahrzeugen das Öffnen des Fahrhebels. Die maschinentechnische Auffassung wird vorwiegend für den Begriff Betrieb im Sinne der §§ 7 ff. \mathcal{G} , teilweise aber auch für den Begriff Betrieb im Sinne des § 1 \mathcal{G} vertreten.

Die maschinentechnische Auffassung des Begriffes Betrieb ist grundsätzlich als richtig anzusehen. Sie entspricht auch der Verkehrsauffassung und dem allgemeineren Sprachgebrauch. Allerdings ist ihren Gegnern einzuräumen, daß die oben wiedergegebene Erläuterung des Begriffes Betrieb zu eng ist. Es erscheint aber auch nicht notwendig, ein \mathcal{K} nur dann als im Betrieb befindlich zu betrachten, wenn der Motor oder die Maschine sich im Gang befinden oder das \mathcal{K} unter Mitwirkung oder mindestens unter Nachwirkung der ihm durch den Motor oder durch die Maschine verliehenen Antriebskraft sich fortbewegt. Das \mathcal{K} bleibt auch Maschine, wenn die Antriebskraft nicht einwirkt und das \mathcal{K} durch andere Kräfte, z. B. die Schwerkraft, fortbewegt wird, soferne nur diese Bewegung eine dem \mathcal{K} eigentümliche, d. h. durch den Führer gelenkte Selbstbewegung (Automobil!) ist⁶⁾ und soferne hierbei Maschinenteile in Tätigkeit kommen, die dem \mathcal{K} eigentümlich sind (z. B. Kardanwelle, Getriebe usw.), nicht also, wenn es fñhrt-

¹⁾ \mathcal{J} aac 64, Kirchner 60, Müller 109, 203, Seuffert 39.

²⁾ Heude 25, \mathcal{J} aac 70, Lechner 49, Oberländer 89, a. \mathcal{U} . Kirchner 60, Müller 109.

³⁾ \mathcal{J} aac 64, Müller 203.

⁴⁾ Düsseldorf 23. 1. 1928, \mathcal{R} d \mathcal{R} 1928, 79.

⁵⁾ Heude 25, \mathcal{J} aac 70, Kirchner 61, Müller 205, Oberländer 31; etwas weiter: BayObLG 21. 6. 1927 \mathcal{R} d \mathcal{R} 1928, 62; das Anschließen eines Krafttrabes, um den Motor in Gang zu bringen, ist bereits Anfang des Betriebes.

⁶⁾ a. \mathcal{U} . \mathcal{J} aac 70, Müller 109, Oberländer 89.

loß, z. B. durch einen Windstoß¹⁾, durch Lösung der Bremsen seitens eines Unbefugten usw.²⁾ in Bewegung kommt.

Nicht darauf kommt es an, daß das K in einem solchen Falle infolge seiner Schwere für besonders gefährlich anzusehen ist; denn Betrieb bedeutet nicht Auswirken der besonderen Gefährlichkeit des K, sondern er ist der Inbegriff alles dessen, was dem K die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleiht³⁾. Wohl aber ist entscheidend, daß als Maschine nicht nur die Antriebsmaschine, sondern das ganze Fahrzeug wenigstens insoweit anzusehen ist, als es Maschinenteile enthält, die dem K eigentümlich sind. Ein Betrieb im maschinentechnischen Sinne liegt also auch dann vor, wenn das K sich in Bewegung befindet, ohne Mit- oder Nachwirkung der Antriebskraft, soferne es sich hierbei um eine dem K eigentümliche Bewegung handelt. Richtiger Anschauung nach befindet sich sonach ein K, das von Zugtieren oder Menschen fortbewegt wird, nicht im Betrieb⁴⁾. Dagegen liegt Betrieb vor, wenn ein K bei abgestelltem Motor nach Lösen der Bremsen durch die auf abfallender Straße sich auswirkende Schwerkraft fortbewegt wird, soferne es hierbei in der üblichen Weise gelenkt wird⁵⁾. Hiernach wird man unter Inbetriebsetzen auch diejenigen Vorbereitungs-handlungen zu verstehen haben, durch die das K in eine ihm eigentümliche Bewegung kommt, also z. B. das erwähnte Lösen der Bremsen. Der Betrieb endet hiernach, sobald die Antriebsmaschine still steht und die dem K eigentümliche Selbstbewegung aufhört⁶⁾. Unerheblich ist es, welchen Zwecken die Inbetriebsetzung dient⁷⁾. Eine Inbetriebsetzung liegt sonach auch vor, wenn eine Fortbewegung nicht beabsichtigt ist⁸⁾, sondern z. B. nur der Motor ausprobiert werden soll. Wenn in dieser Auffassung eine gewisse Härte erblickt wird, insoferne die Haftpflicht bei standfesten Motoren nicht verschärft ist und die §§ 7ff. G auch auf nichtöffentlichen Wegen Anwendung finden, so ist dem entgegenzuhalten, daß sich in den angeführten Fällen das K wohl meist nicht im Verkehre befindet und daher dem G nicht unterfällt⁹⁾.

Die maschinentechnische Auffassung des Begriffes Betrieb gilt sowohl für § 1 G wie für §§ 7ff. G. Es ist kein Grund vorhanden, den Begriff

¹⁾ Jsaac 64, Kirchner 59, Weiß I 66, a. M. Eger 68.

²⁾ Jsaac 64, RG v. 29. 10. 1921 bei Oberländer 90.

³⁾ Jsaac 69, Müller 207.

⁴⁾ Jsaac 70, Kirchner 59, Oberländer 89, Weiß I 66.

⁵⁾ BayObLG v. 3. 3. 1925 HöchstRR 1, 283, BayZ 1925, 256.

⁶⁾ Reulrich 44.

⁷⁾ Heude 3, Jsaac 34, Müller 109.

⁸⁾ Jsaac 70, a. M. Müller⁴⁾ 109, 205.

⁹⁾ Conrad 20 versteht unter Inbetriebsetzen die bestimmungsgemäße Verwendung des K in dieser seiner Eigenschaft, also zur Ortsveränderung unter Verwendung seiner Maschinenkraft, als Fortbewegungs-, Fahrmittel, also den Gebrauch.

Betrieb im Sinne des § 1 G anders auszulegen, wie den Begriff Betrieb im Sinne des §§ 7 ff. G. Auch der Begriff des Inbetriebsetzens ist ein und derselbe. Nicht zuzustimmen ist daher jener Auffassung, die unter Inbetriebsetzung die Ingebrauchnahme verstehen will. Insbesondere braucht eine solche abweichende Auslegung nicht, wie Müller mit Recht betont, aus der unscharfen Fassung des § 6 Abs. 2 B D gefolgert zu werden.

b)

Die **Rechtsprechung** lehnt die maschinentechnische Auffassung ab und stellt sich im wesentlichen auf den verkehrstechnischen Standpunkt. „Das RG hat wiederholt ausgesprochen, daß die Abturbelung des Motors, das Aufhören des Betriebs im technischen Sinne nicht gleichbedeutend ist mit der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs selbst“¹⁾. „Die rein technische Auffassung des Begriffes Betrieb ist abzulehnen. Sie entspricht nicht der wirtschaftlichen Tatsache, daß die Fahrzeuge als Verkehrsmittel dienen“²⁾. „... auf der anderen Seite wird ein Fahrzeug nicht schon dann ohne weiteres als außer Betrieb befindlich anzusehen sein, wenn es auf einer Fahrt durch zeitweilige Abstellung des Motors vorübergehend, sei es infolge eines der Weiterfahrt entgegenstehenden Hindernisses, sei es zwecks vorübergehender Unterbrechung der Fahrt auf kürzere Zeit zum Stillstand gekommen ist und jederzeit wieder in Betrieb gesetzt werden kann“. Eine nur ganz vorübergehende Unmöglichkeit, die Fahrt fortzusetzen, genügt noch nicht, um das Fahrzeug als außer Betrieb befindlich zu betrachten³⁾. Ist dagegen auch nur die Möglichkeit der Fortbewegung mittels motorischer Kraft ausgeschlossen oder durch die tatsächlichen Verhältnisse ein Zustand völliger Betriebsruhe eingetreten, so ist das Fahrzeug nicht mehr als im Betrieb befindlich anzusehen⁴⁾.

IV. Gebrauch.

Während sich die Frage, ob sich ein K im Verkehr befindet, objektiv nach der Verkehrsauffassung beurteilt, sind für die Frage, ob sich ein K in Gebrauch befindet, die subjektiven Beziehungen zwischen Fahrzeug und Be-

¹⁾ RG 29. 11. 1928 RdR 1929, 60, JW 1929, 912, DMR 1929, 383 mit Verweisungen insbes. auf RGZ 77, 348; 95, 185. Siehe auch Oberländer 90.

²⁾ BayObLG 19. 2. 1926 JW 1927, 2813, RdR 1928, 125.

³⁾ RG 14. 3. 1929 JW 1929, 2055, DMR 1929, 198, RdR 1930, 194: Verstopfen der Benzinleitung.

⁴⁾ RG 12. 11. 1928 JW 1929, 914 RGZ 122, 270: ein Lastkraftwagen, der infolge Ausgehens des Betriebsstoffes zum Stillstand gelangt ist, befindet sich nicht mehr in Betrieb. Ähnlich Köln 13. 12. 1928 JW 1929, 952, RdR 1930, 195: länger andauernde Untertwegreparatur.

nüher entscheidend. Soweit der Wille des Benutzers in Betracht kommt, „der Hin- und Herfahrt zur Einheit trotz mannigfacher Unterbrechungen verbindet und fortwirkt, um das Fahrzeug für die Beförderung im ganzen als Verkehrsmittel zu gebrauchen, um es fahrfertig im Verkehre zu belassen, bis das Endziel der Inbetriebsetzung erreicht, d. h. die Rückfahrt abgeschlossen ist“¹⁾, liegt Gebrauch vor. Unter Gebrauch versteht man daher die Beziehungen zwischen dem Fahrzeug und denjenigen Personen, die sich seiner als Fortbewegungsmittel bedienen, m. a. W. die bestimmungsgemäße Verwendung und Benutzung des Fahrzeuges. Diese liegt nicht nur dann vor, wenn sich das K in Betrieb befindet, sie umfaßt vielmehr sowohl Zustände der Betriebsstätigkeit wie solche der Betriebsruhe. Entscheidend für die Frage, ob das K in Gebrauch ist, ist sonach, ob der mit dem Betrieb verfolgte Zweck im Einzelfalle erreicht ist²⁾.

V. Öffentliche Wege.

1. Ein Weg ist eine Grundfläche in Gestalt eines langgestreckten Geländestreifens, der durch seine Beschaffenheit für jedermann erkenntlich die Bestimmung, dem Verkehr der Menschen zum Gehen, Reiten, Fahren, Viehtreiben oder zu einem dieser Zwecke — und zwar in seiner Längsrichtung — zu dienen sinnfällig zum Ausdruck bringt³⁾. Zu den Wegen im Sinne des Kraftfahrrechts rechnen nach § 1 Nr. 4 KVO auch Plätze, Brücken und Durchgänge, wobei es hinsichtlich der Plätze unerheblich ist, ob sie von Wegen durchzogen sind oder nicht.

2. Für die Haftpflichtvorschriften des KFG und die Strafvorschrift des § 22 KFG ist der Begriff öffentliche Wege im Sinne des Kraftfahrrechts ohne jede Bedeutung⁴⁾. Diese Vorschriften finden vielmehr auch auf nichtöffentlichen Wegen Anwendung. Dagegen gelten die Verkehrsvorschriften des KFG und die Vorschriften der KVO nur auf solchen Wegen, die als öffentliche Wege im Sinne des Kraftfahrrechts anzuspochen sind.

3. Öffentliche Wege im Sinne des Kraftfahrrechts sind solche Wege, die dem Gemeingebrauch offen stehen.

a) Nach der in Rechtsprechung und Schrifttum vorherrschenden Meinung kommt es nicht darauf an, ob der Weg ein öffentlicher Weg im Sinne des Verwaltungsrechts ist oder nicht, denn die Polizei hat, jedenfalls soweit sie

¹⁾ BayObLG 19. 2. 1926 BayObLGSt 26, 44 JW 1927, 2813, RdR 1928, 125.

²⁾ Vgl. BayObLG 14. 10. 1924 bei Oberländer 436; 28. 10. 1924 BayObLGSt 24, 91; dagegen Conrad 79: Gebrauch = Inbetriebsetzen.

³⁾ Steinbach BayVerwBl 1929, 113.

⁴⁾ BayObLG 1. 3. 1929 DM 1929, 284.

Sicherheitspolizei ist die Aufgabe, den tatsächlich bestehenden Gemeingebrauch zu schützen und braucht sich regelmäßig nicht um die näheren Rechtsverhältnisse am Weg zu kümmern. Ganz unbeachtet darf sie diese allerdings nicht lassen; denn nur ein Gemeingebrauch, der die Vermutung der Rechtmäßigkeit für sich hat¹⁾, genießt den polizeilichen Schutz.

aa) Öffentliche Wege sind zunächst die im Sinne des Verwaltungsrechts öffentlichen Wege, das sind nach herrschender Lehre²⁾ solche Wege, die durch die zuständige Behörde unter Einschränkung der freien Verfügungsgewalt des Verfügungsberechtigten mit dessen Zustimmung dem Gemeingebrauch gewidmet sind.

bb) Öffentliche Wege sind fernerhin solche Wege, die der Verfügungsberechtigte dem allgemeinen Verkehr freigegeben hat und die dem allgemeinen Verkehr dienen. Dabei muß es als unerheblich angesehen werden, ob die Freigabe nur widerruflich oder ob sie unwiderruflich³⁾, ob sie ausdrücklich oder nur stillschweigend⁴⁾ erfolgt ist.

cc) Nicht öffentliche Wege sind die Privatwege, das sind solche Wege, deren Benutzung nur bestimmten Personen kraft Eigentums oder sonstigen privatrechtlichen Titels (insbes. §§ 1018, 1090 BGB) zusteht, an denen mithin ein Sondergebrauch — im Gegensatz zum Gemeingebrauch — be-

¹⁾ Vgl. Meff BayVerwBl 1927, 420; Steinbach BayVerwBl 1929, 145 („Polizeibeitrag“), § 6 MinDef. 4. 1. 1872. Siehe ferner Contad 19 mit reicher Literaturangabe, weiterhin u. a. BayObLG 25. 11. 1926 BayObLGSt 26, 250, BayVerwBl 1927, 237: Entscheidend ist, ob der Verkehr an dem betreffenden Orte allgemein freigegeben ist und ob die Wege tatsächlich dem öffentlichen Verkehr dienen. Auf das Eigentum an dem Grund und Boden kommt es nicht an. Nachdem der fragliche Grundstücksstreifen in die öffentliche Straße eingefügt und wie diese von der zuständigen Verwaltungsbehörde dem allgemeinen Verkehr gewidmet worden ist, ohne daß ein den guten Glauben der Verwaltungsbehörde ausschließender Umstand nach außen in die Erscheinung getreten war, muß jenes Grundstück als tatsächlich öffentlicher Weg gelten. BayObLG 5. 2. 1929 BayObLGSt 29, 34, JZ 1929, 2060; RG. 2. 8. 1927 DZ 1928, 101 und 10. 5. 1927 RdR 1928, 128; Rostock 7. 10. 1927 RdR 1928, 157, Sächst-RR 1928, 201; Dresden 6. 12. 1927 RdR 1929, 264. Vgl. auch Mayer „Der tatsächlich öffentliche Weg im bay. Eisenbahngewerecht“ BayVerwBl 1930, 225.

²⁾ Fleiner 366, Jellinek 489, Meff BayVerwBl 1926, 420; Steinbach BayVerwBl 1929, 113; Helmreich-Rod 123; BayObLG 7. 12. 1928 BayVerwBl 1929, 74. Gegen die Widmung als Begriffsmerkmal: Steinbach, BayVerwBl 1929, 113, 145. Vgl. auch Steinbach BayVerwBl 1926, 353, Meff a. a. D. 420, Dittmann BayVerwBl 1927, 49.

³⁾ H. H. BayObLG 17. 12. 1928 BayVerwBl 1929, 75.

⁴⁾ H. H. BayObLG 10. 7. 1928 BayVerwBl 1929, 76.

steht. Unerheblich ist es für den Begriff, ob der Weg durch Warnungstafeln geschlossen ist oder nicht (vgl. § 368 Nr. 9 StGB).

dd) Zweifelhaft ist die rechtliche Natur der sog. Interessentenwege. Sie werden bald zu den öffentlichen, bald zu den Privatwegen gerechnet. Zutreffend führt Steinbach (a. a. O. S. 117) aus, daß es eine subjektiv beschränkte Öffentlichkeit nicht gäbe, sondern daß Wege, bei denen eine solche Beschränkung mitunter angenommen wird, zu den Privatwegen zu rechnen sind. Bei den Interessentenwegen, insbesondere den Feld- und Waldwegen, soweit sie ausschließlich der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen, wird jedoch in den meisten Fällen nur eine objektiv, d. h. auf den Zweck, nicht eine subjektiv auf bestimmte Personen beschränkte Öffentlichkeit anzunehmen sein. Sinn dieser Beschränkung ist meist nicht, daß zur Benutzung dieser Wege nur die beteiligten Grundstückseigentümer befugt sein sollten. Ihr Sinn ist vielmehr, daß die Benutzung jedermann zusteht, der mit der Benutzung den Zweck der Bewirtschaftung verfolgt. Es liegt also keine persönliche, sondern eine sachliche Beschränkung des Gemeingebrauchs vor. Die Wege rechnen daher zu den öffentlichen Wegen im Sinne des Kraftfahrrechts.

4. Unter Gemeingebrauch eines Weges versteht man die jedermann zustehende Freiheit, den Weg seiner Zweckbestimmung oder, wo eine solche fehlt, in der üblichen Weise zu gebrauchen¹⁾. Ob und in welchem Umfange der KVerkehr in den Rahmen des Gemeingebrauchs fällt, könnte strittig sein, wenn sich nicht aus dem KFG ergeben würde, daß denjenigen K, auf welche die KBD Anwendung findet, der Gemeingebrauch der öffentlichen Wege im gleichen Umfange wie den übrigen Fahrzeugen kraft Reichsrechts zustünde (vgl. Anm. 1a zu § 1 KFG²⁾). Nur hinsichtlich jener Fahrzeuge, auf welche die KBD gemäß ihrem § 2 Abs. 4 keine Anwendung findet, bedarf es der Prüfung, ob die Benutzung eines derartigen Fahrzeugs sich im Rahmen des zulässigen Gemeingebrauchs hält. Insofern den K hienach der Gemeingebrauch an den öffentlichen Wegen zusteht, können sie auch nicht durch Einschränkung in der Widmung im Gemeingebrauch beschränkt werden oder von ihm ausgeschlossen werden (siehe Anm. 2 zu § 29 KBD). Nur insoweit es sich um den sog. gesteigerten Gemeingebrauch³⁾

¹⁾ Fleiner 374; Jellinek 489; RG 16. 2. 1929 DRZ 1929 Nr. 484, JW 1929, 1241, 1589, RdR 1929, 345: die Grenzen des Gemeingebrauchs stehen nicht ein für allemal fest, sind vielmehr örtlich und namentlich nach der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse verschieden. Ähnlich RG 10. 6. 1929 JW 1930, 3383. Siehe ferner über Gemeingebrauch nach bayerischem und preußischem Recht: „Mitteilungen“ BayVerwBl 1929, 236 und BayRdW 20. 12. 1929 JW 1930, 2004.

²⁾ Müller Anm. C zu § 1 KFG.

³⁾ Fleiner 379.

handelt, kann auch der Verkehr mit solchen K, auf welche die RM Anwendung findet, im Wege der Widmung beschränkt oder ausgeschlossen werden¹⁾.

5. Art und Umfang des Gemeingebrauchs richtet sich im übrigen nach der Zweckbestimmung, die dem Weg durch die Widmung gegeben wurde²⁾. Der Weg kann hienach entweder zum Fahren, Reiten, Radfahren, Viehtreiben, Gehen oder auch nur einer dieser Benutzungsarten dienen³⁾. Der Gemeingebrauch kann aber auch in anderer Weise sachlich eingeschränkt sein. Hierher gehören Wege, die ausschließlich bestimmten Zwecken, z. B. der Bewirtschaftung der Grundstücke dienen⁴⁾. Dagegen gibt es keine subjektiv beschränkte Öffentlichkeit eines Weges. Wege, deren Benutzung nur einem begrenzten Personenkreis zusteht, z. B. nur den Ortseinwohnern, sind daher Privatwege⁵⁾.

VI. Führer.

Als ein wesentliches Merkmal des Führerbegriffs ist die Lenkung, d. h. die Steuerung des K anzusehen. Auch nach der Verkehrsauffassung ist Führer derjenige, der das K lenkt, d. h. steuert. Der Führer muß sonach als Lenker des K tätig sein⁶⁾. Daher gilt z. B. der begleitende Fahrlehrer nur als Führer, denn er überläßt die Tätigkeit des Lenkens dem Fahrchüler. Die Lenkung setzt voraus, daß sich das K im Betrieb und in Bewegung befindet⁷⁾. Ein stillstehendes K, dessen Motor sich im Gang befindet, ist zwar im Betrieb, nicht aber in Bewegung und kann daher nicht geführt werden. Dem steht nicht entgegen, daß dem bisherigen Führer auf Grund seiner vorangegangenen Tätigkeit noch Pflichten obliegen (z. B. § 28 Abs. 2 B.D.). Ein geschlepptes K ist — abgesehen davon, daß es nicht im Verkehr

¹⁾ Wird z. B. den Anliegern eines Fußweges dessen Benutzung mit Fahrzeugen gestattet, so können von dieser Begünstigung einzelne Verkehrsmittel ausgeschlossen oder nur unter Bedingungen zugelassen werden (Bay. ObLG 11. 1. 1927 BayObLGSt 27, 11, BayVerwBl 1927, 104). Vgl. auch Verfasser in DAR 1928 Nr. 1 S. 4 und BayObLG 13. 11. 1928 JW 1929, 941.

²⁾ Helmreich-Rod 123.

³⁾ Steinbach BayVerwBl 1929, 113.

⁴⁾ Siehe oben Anm. 3 dd.

⁵⁾ Steinbach 117, Zellinet 489; a. U. Kleiner 375 hinsichtlich dieser sog. Interessentenwege.

⁶⁾ Breslau 13. 3. 1928 RdR 1929, 70; Rostock 4. 3. 1927 RdR 1928, 144.

⁷⁾ Lechner 124; etwas weiter Müller⁴⁾ 126: auch die Vorbereitungs- handlungen, um das K in Bewegung zu bringen, sind Führerverrichtungen; ebenso BayObLG 21. 6. 1927 RdR 1928, 62: das Anschieben eines Kraft- rads, durch das das Arbeiten des Motors veranlaßt werden soll, ist bereits Führertätigkeit.

ist — auch nicht im Betrieb und kann daher nicht geführt werden. Der auf ihm befindliche Begleiter bedarf daher keines Führerscheines. Ebenso wenig wie zum Begriffe Betrieb ist aber zum Begriffe des Führens die Benutzung der Maschinenkraft erforderlich¹⁾. Mit der Lenkung des K ist auch die Übernahme der Verantwortung für die Bedienung der maschinellen und sonstigen Einrichtungen (z. B. der Signalvorrichtungen) des K verbunden²⁾.

Mögen diese Einrichtungen auch im Einzelfalle von einer anderen Person bedient werden, die Verantwortung für die Bedienung trägt der Führer. Führer ist daher nicht, wer nur eine Nebentätigkeit verrichtet, sei diese auch die Bedienung der Bremse³⁾ oder Guppe⁴⁾.

Aus dem gleichen Grunde kann auch nur eine Person Führer im Sinne des Gesetzes sein⁵⁾, weil wohl die einzelnen Tätigkeiten, nicht aber die Verantwortung geteilt werden kann. Wechseln mehrere Personen in der Führung des K ab, so bedarf selbstverständlich jede dieser Personen des Führerscheins. Im Hinblick auf § 3 G, der als Ausnahme die Fiktion aufstellt, daß eine Person, auf die alle die vorgenannten Merkmale zutreffen, doch nicht als Führer im Sinne des Gesetzes gelten soll, weil sie außer Verantwortung stehend betrachtet wird, ist als weiteres Merkmal die Vornahme der Führertätigkeit unter eigener Verantwortung anzusehen⁶⁾. Der Fahrlehrer ist sonach nicht Führer im Sinne des Gesetzes, solange der begleitende Fahrlehrer oder der amtliche Sachverständige⁷⁾ die Beaufsichtigung und damit die Verantwortung übernimmt.

Führer ist sonach, wer unter eigener Verantwortung das im Betrieb befindliche K lenkt und unter dessen Verantwortung damit auch die Bedienung der übrigen maschinellen Einrichtungen des K erfolgt⁸⁾.

¹⁾ BayObLG 3. 3. 1925 HöchstR 1, 283, a. A. Conrad 23.

²⁾ Heude 8, Rechner 39, Müller 126.

³⁾ Isaac 37, 391, Oberländer 169, Weiß I, 10.

⁴⁾ Rechner 16, Oberländer 169, Weiß I, 9.

⁵⁾ Königsberg 5. 3. 1925 DZ 1925, 899.

⁶⁾ Heude 8, Königsberg 5. 3. 1925 DZ 1925, 899.

⁷⁾ Heude 12, Rechner 22, Oberländer 192, BayObLG v. 30. 10. 1925 DZ 1926, 385, a. A. Conrad 30.

⁸⁾ RGZ 90, 157; BayObLG 3. 5. 1925 BayObLGSt 25, 66; BayObLG 15. 1. 1929 BayVermBl 1929, 136, DLR 1929, 199: Führer eines K ist, wer unter eigener Verantwortung das Fahrzeug leitet, d. h. die Einrichtungen ausführt, damit die bestimmungsmäßigen Triebkräfte des Fahrzeugs auf dieses zwecks Fortbewegung einwirken. Daß diese Einrichtungen tatsächlich von verschiedenen Personen vorgenommen werden können, läßt sich nicht bezweifeln. Wenn trotzdem Rechtslehre und Rechtsprechung von der Einheit der Führerperson ausgehen, so wird das entscheidende Gewicht auf das Begriffsmerkmal der Verantwortung gelegt. Ebenso Königsberg 5. 3. 1925 DZ 1925, 899; ähnlich Conrad 23.

Nur ganz ausnahmsweise wird man mehrere Personen, die sich gleichzeitig in die Führerverrichtungen teilen, als Führer eines K ansehen müssen, nämlich dann, wenn die eine Person durch die Ausführung ihrer Willensentschlüsse die Durchführung der Entschlüsse der anderen stört oder hindert. Bedient z. B. die eine Person das Steuerrad, die andere den Gasfußhebel oder die Bremse, so werden bei der gegebenen Voraussetzung beide als Führer anzusehen sein¹⁾.

Eine Veranlassung, einen verschiedenen Führerbegriff anzunehmen, je nachdem, ob es sich um die §§ 2, 23, 24 G einerseits oder die §§ 18, 22 G andererseits handelt, erscheint nicht gegeben. Vielmehr ist das Wort Führer in allen diesen Fällen im gleichen Sinne gebraucht. Dagegen gilt der Begriff nicht außerhalb des Kraftfahrrechts, so nicht für die Vorschriften über den allgemeinen Fahrverkehr und für das allgemeine Strafrecht²⁾.

Das Geschlecht des Führers ist gleichgültig. Hinsichtlich des Alters siehe § 14 Abs. 2 B. D.

VII. Halter³⁾.

Der Begriff des Halters ist ein vorwiegend zivilrechtlicher Begriff, dessen besondere Bedeutung auf dem Gebiete der Gefährdungshaftung liegt. Mit ihm bezeichnet das Gesetz diejenige Person, die, weil sie den Nutzen aus dem gefährlichen Betrieb zieht, billigerweise auch das mit ihm verbundene Risiko zu tragen hat. Es kommt daher bei Auslegung des Begriffes nicht auf rechtliche, sondern auf tatsächliche, insbesondere wirtschaftliche Merkmale an. Als ein derartiges Merkmal ist zunächst die Nutzung anzusehen, die nicht nur derjenige hat, dessen Erwerbsinteresse das K dient, sondern jeder, dem der allgemeine wirtschaftliche Wert, den die bestimmungsgemäße Verwendung des K darstellt, zugute kommt, also auch derjenige, dessen Luxusbedürfnis das K dient. Unerheblich ist, ob einer Person die ganze Nutzung zusteht. Es genügt, wenn ihr der größere Teil zuließt (RGZ 87, 137); aber auch wenn ihr nur eine geringe Nutzungsmöglichkeit zusteht (RGZ 91, 269), ja auch wenn sie auf die Nutzung freiwillig verzichtet (RGZ 93, 222), ist das Merkmal der Nutzung bei ihr gegeben. Neben dem Merkmal der Nutzung ist das Merkmal der Unterhaltung, d. h. der Fürsorge für die Erhaltung des Wertes und der Brauchbarkeit des K als wesentliches Merkmal des Halterbegriffes anzusehen. Beide Merkmale müssen kumulativ gegeben sein und lassen sich zusammenfassen unter dem Begriff „auf Rechnung“. Die Dauer ist kein begriffswesentliches Merkmal, bietet aber manchmal einen Anhaltspunkt für die Beantwortung der Frage nach

¹⁾ Vgl. BahObLG 15. 1. 1929 BahVerwBl 1929, 136, DWR 1929, 199.

²⁾ Conrad 29, BahObLG 26. 10. 1926 BahVerwBl 1927, 101.

³⁾ Kraftfahrzeughalter 10, Arndt RdR 1930, 154.

dem Halter. Dagegen ist eine Nutzung und Unterhaltung nur möglich, wenn eine Verfügungsgewalt über das K, d. h. ein tatsächliches, auf einem Herrschaftswillen beruhendes Herrschaftsverhältnis, wie es zur Ausübung der Nutzung und Unterhaltung erforderlich ist, gegeben ist. Halter ist so- nach, wer ein K auf eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt, die dieser Gebrauch erfordert¹⁾.

Auch nach der Begründung zum Entwurf des RFG ist als Halter anzusehen, wer das K für eigene Rechnung in Gebrauch hat, besonders den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt, ohne Unterschied, ob er Eigentümer des K ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das K verwendet; nicht als Halter hat hienach dagegen der zu gelten, dem lediglich die Benutzung des K, sei es entgeltlich oder unentgeltlich überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des K verursacht werden.

Die bisherige Rechtsprechung des RG steht mit diesen Grundsätzen im Einklang.

Einzelheiten. Da es auf die Eigentumsverhältnisse nicht entscheidend ankommt, fällt der Erwerb des Eigentums nicht mit dem Erwerb der Haltereigenschaft zusammen. Ebensovienig ist der Gefahrübergang beim Kauf von Bedeutung. Aber gerade deshalb, weil Rechtsbegriffe bei der Feststellung der Haltereigenschaft nur mit Vorsicht verwendet werden können, bietet die Frage nach dem Halter besondere Schwierigkeiten. Beim Kauf legt das RG entscheidendes Gewicht darauf, in wessen Interesse z. B. eine Probefahrt erfolgt und in wessen Obhut das Fahrzeug steht²⁾. Es führt aus, daß in der Rechtslehre überwiegend angenommen werde, daß wenn bei einer Probefahrt das Personal des das Fahrzeug Überlassenden benutzt wird, dieser letztere als Halter anzusehen sei³⁾. Auch beim Verkauf unter Eigentumsvorbehalt ist nicht immer der Käufer als Halter anzusehen⁴⁾. Bei der Miete stellt es das RG darauf ab, ob das K aus dem Wirtschaftsbetrieb des Vermieters ausgeschlossen ist oder nicht. Im ersteren Falle, insbesondere wenn der Wirtschaftsbetrieb des Vermieters eben im Vermieten von K besteht, ist der Vermieter Halter⁵⁾. Auch bei der Leihe ist entscheidend, in wessen Wirtschaftsbetrieb das K steht⁶⁾. Beim Werkvertrag gehen die Probefahrten des Unternehmers in der Regel auf

¹⁾ RG in ständiger Rechtsprechung vgl. RGZ 93, 222.

²⁾ RG 15. 2. 1906 JZ 1906, 197 RdW VII A 1.

³⁾ RG 16. 12. 1912 JZ 1913, 337 RdW VII A 1.

⁴⁾ RGZ 87, 137.

⁵⁾ RG 8. 7. 1915 Warn. 1915, 364 RdW X A 1, vgl. auch RGZ 120, 154.

⁶⁾ RGZ 62, 79; 91, 269; 93, 222.

Rechnung des Bestellers, so daß dieser Halter bleibt¹⁾. Beim Kommissionsvertrag wird der Verkaufskommissionär Halter, wenn er die Kosten des Betriebs trägt²⁾. Siehe jedoch nächsten Absatz.

Halter kann auch eine juristische Person sowie eine Personenmehrheit sein³⁾, sofern in letzterem Falle bei mehreren gleichgeordnet nebeneinander stehenden Personen die Merkmale des Halterbegriffs vorliegen. Z. B.: Offene Handelsgesellschaft: Gesellschaft und Gesellschafter⁴⁾; Kommanditgesellschaft: Gesellschaft und persönlich haftende Gesellschafter, Kommanditisten nur in Höhe ihrer Einlagen; Kommanditgesellschaft auf Aktien: Gesellschaft und persönlich haftende Gesellschafter; nichtrechtsfähiger Verein: Mitglieder. Eine Mehrheit von Haltern ist ferner möglich bei Miteigentum und Gemeinschaft (§§ 741, 1008 BGB.). Ob eine Haltermehrheit vorliegt ist in folgenden Fällen streitig: Miete: Vermieter und Mieter⁵⁾; Pacht: Verpächter und Pächter; Leihe: Verleiher und Entleiher⁶⁾; Abrechnung unter Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübereignung: Veräußerer und Erwerber; Verpfändung: Pfandgläubiger und Pfandschuldner; stille Gesellschaft: Komplementär und stiller Gesellschafter⁷⁾. In einem Unterordnungsverhältnis zum Halter stehende Personen können dagegen nicht Mithalter sein; dies gilt insbesondere von den Angestellten eines Geschäftes oder Betriebes. Auch Geschäftsunfähige und beschränkt Geschäftsfähige können die Haltereigenschaft besitzen und erwerben.

Müller nimmt einen verschiedenen Halterbegriff an, je nachdem, ob es sich um zivilrechtliche (§§ 7 ff. RFG) oder polizeiliche und strafrechtliche (§§ 23 Abs. 2, 24 Abs. 2 RFG, 16 Satz 2 RVD) Bestimmungen handelt. In letzteren Fällen soll die Verfügungsgewalt ausschließliches Merkmal sein, weil die wirtschaftlichen Momente polizeiliche und strafrechtlich bedeutungslos seien. Eine zwingende Notwendigkeit zu einer derartigen unterschiedlichen Auslegung ein und desselben Wortes erscheint indessen nicht gegeben und, worauf auch Müller hinweist, nicht unbedenklich⁸⁾.

Ein Unterschied zwischen Zivil- und Strafrecht besteht nur insofern, als in bestimmten Fällen eine Person an Stelle des Halters haftet. Dies

¹⁾ RGZ 91, 303.

²⁾ RG 15. 10. 1929 VerkRdsch 1929, 513, DMR 1929, 396 RbR 1930, 97.

³⁾ Siehe hiezu Eger DMR 1928, 319, Josef DMR 1929, 157, Meher RbR 1928, 161.

⁴⁾ RG 29. 12. 1910 JW 1911, 218 RbM XXIV A 1.

⁵⁾ RG 18. 11. 1929 VerkRdsch 1929, 555, DMR 1929, 429.

⁶⁾ RG 7. 11. 1929 RbM XIII C 1, 27. 1. 1930 RGZ 127, 174 VerkRdsch 9, 82, 224 JW 1930, 1953, DMR 1930, 125.

⁷⁾ AG Hamburg 16. 1. 1929 RbR 1930, 135; dagegen Fischer a. a. D.

⁸⁾ Für einen einheitlichen Halterbegriff auch BahDvZ 22. 3. 1929 BahDvZSt 29, 67.

ist der Fall beim gesetzlichen Vertreter einer juristischen Person sowie beim Betriebsleiter eines gewerbetreibenden Halters¹⁾).

I. Verkehrsvorschriften.

Vorbemerkung.

1. Es sind 3 Arten von Verkehrsvorschriften zu unterscheiden:
 - a) die Vorschriften über die vorgängige Erlaubnis zum Betrieb und zum Führen eines K,
 - b) die Vorschriften für den allgemeinen Fahrverkehr, die sinngemäß auch auf den Verkehr mit K Anwendung finden,
 - c) die besonderen Verkehrsvorschriften für die K im Sinne der WD.
2. Der I. Abschnitt des G behandelt in den §§ 1—5 nur die vorgängige Erlaubnis und unterscheidet hierbei
 - a) die polizeiliche Erlaubnis für das Fahrzeug (Zulassung) (vgl. die gewerbepolizeiliche Erlaubnis nach Tit. II Abschnitt II 1 GewD),
 - b) die polizeiliche Erlaubnis für den Führer (Fahrerlaubnis) (vgl. die gewerbepolizeiliche Erlaubnis nach Tit. II Abschnitt II 2 GewD).

Begriff des Kraftfahrzeugs;

Zulassung.

§ 1.

Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen, müssen von der zuständigen Behörde zum Verkehre zugelassen sein; Ausnahmen bestimmt der Reichsverkehrsminister mit Zustimmung des Reichsrats.

Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

1. Allgemeines.

a) § 1 Abs. 1 G enthält negativ ein Verbot der Inbetriebsetzung eines nicht zugelassenen, jedoch zulassungspflichtigen K, positiv die Gestattung des Gemeingebrauchs der öffentlichen Wege durch zugelassene, zulassungspflichtige K. Den nicht zulassungspflichtigen K steht der Gemeingebrauch der öffentlichen Wege kraft Reichsrecht nicht zu, da § 29 WD nur für die K im Sinne der WD gilt. Für erstere gilt ausschließlich Landesrecht. Vgl. Anm. 5 zu § 2 WD.

b) Zulassungspflichtig sind die K im Sinne der WD.

2. Zulassung.

a) Ihrer rechtlichen Natur nach ist die Zulassung eine polizeiliche Erlaubnis, die feststellt, daß gegen die Inbetriebsetzung eines zulassungspflichtigen

¹⁾ BayObLGSt 29, 67.

pflichtigen \mathfrak{R} keine polizeilichen Hindernisse vorliegen. Sie verleiht zwar eine Befugnis, aber kein neues subjektives Recht und entspricht etwa der „Anlagenkonzession“ nach Titel II Abschn. II 1 der GewO, von der sie sich aber dadurch unterscheidet, daß sie nicht streng dinglicher Natur ist, sondern durch ihre Beziehung auf den jeweiligen Eigentümer einen persönlichen Einschlag aufweist¹⁾.

b) Man wird annehmen dürfen, daß auf die Zulassung ein subjektiv öffentlicher Rechtsanspruch besteht, wenn auch ein wesentliches Erkennungsmerkmal, der verwaltungsgerichtliche Schutz, fehlt²⁾. Dagegen besteht auf die vorläufige Zulassung nach § 41 WÖ kein Rechtsanspruch³⁾.

c) Die Erteilung der Zulassung unter Auflagen ist nur bei der vorläufigen Zulassung nach § 41 WÖ zulässig⁴⁾.

d) Gegen die Verfassung der Zulassung ist in Bayern Beschwerde nach Art. 14 PolStGW an die Regierung, \mathfrak{R} . d. \mathfrak{J} . und das StWd \mathfrak{J} . zulässig.

e) Die Zulassung muß vor der Inbetriebsetzung erfolgt sein. Nicht die Absicht der Inbetriebsetzung oder ihr Zweck, sondern nur die Tatsache der Inbetriebsetzung ist entscheidend.

f) Über das Verfahren siehe §§ 5, 6 WÖ und Anm. hiezu.

g) Durch die formell gültige Zulassung wird mit Wirksamkeit für das ganze Reich (§ 6 Abs. 1 Satz 2 WÖ) behördlich festgestellt, daß gegen die Verwendung des \mathfrak{R} im Verkehr auf öffentlichen Wegen zur Zeit der Erteilung der Erlaubnis vom Standpunkte der Verkehrssicherheit aus keine Bedenken bestehen. Das gesetzliche Verbot der Inbetriebsetzung ist durch die polizeiliche Erlaubnis beseitigt. Es tritt aber in bestimmten Fällen wieder in Kraft, ohne daß es hierzu einer behördlichen Mitwirkung bedarf. Die einmal erfolgte Zulassung ist sonach kein Beweis dafür, daß das \mathfrak{R} auch bei späteren Inbetriebsetzungen als zugelassen anzusehen ist. Hierauf weist das Gesetz hin durch die Worte: „Müssen zugelassen sein.“⁵⁾

3. Die Begriffe **Kraftfahrzeug**, **öffentliche Wege**, **Inbetriebsetzung** sind in den einleitenden Vorbemerkungen erläutert.

4. **Ausführungsvorschriften:** §§ 1, 3—6, 35, 37, 41, 45 WÖ.

5. **Strafbestimmungen:** §§ 21, 23 G.

6. Siehe im übrigen Anm. zu § 23 G und den Ausführungsbestimmungen der WÖ.

Fahrerlaubnis.

§ 2.

Wer auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führen will, bedarf der Erlaubnis der zuständigen Behörde; Ausnahmen bestimmt der Reichsverkehrsminister mit Zu-

¹⁾ Vgl. Jellinek 203.

²⁾ Conrad 21, Lechner 15, Müller 115, vgl. Dyroff 260, Fleiner 162.

³⁾ Müller⁴ 708.

⁴⁾ Conrad 21, Lechner 15, Müller⁴ 115, vgl. Dyroff 260, Fleiner 162.

⁵⁾ Lechner 15, Müller⁴ 115.

⁶⁾ Siehe Conrad 21, Müller⁴ 117.