

sich vor Überquerung der Gleise in sicherer und bestimmter Weise von der Gefahrlosigkeit der Überquerung überzeugt. Wie er sich diese Überzeugung zu verschaffen hat, spricht die grundlegende Entscheidung des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 7. Dezember 1928 aus. Danach ist gegebenenfalls von dem Kraftfahrer zu fordern, daß er sich nur mit Schrittgeschwindigkeit an den Eisenbahnübergang herantastet, um allenfalls sofort anhalten zu können. Es ist ihm sogar zuzumuten, daß er in geeignetem Abstände vor dem Übergange anhält, sein Fahrzeug verläßt und sich durch Umschau unterrichtet, wenn er sich in anderer Weise eine zuverlässige Kenntnis und Übersicht nicht verschaffen kann. Daß er selbst aussteigt und den Weg bis zu den Gleisen zu Fuß zurücklegt, ist nicht erforderlich, sofern er sich durch eine dritte Person, die er zu den Gleisen vorschickt, die erforderliche Klarheit verschaffen kann.

Nähert sich der Kraftwagenführer einer mit Schranken versehenen Bahnüberfahrt, so wird er aus der Tatsache, daß die Schranken geschlossen sind, entnehmen können, daß ein Zug sich nähert. Auch wenn die Schranken nicht geschlossen sind, darf der Kraftfahrer nicht etwa mit unverminderter Geschwindigkeit die Schienen überqueren. Viele Unglücksfälle haben sich schon dadurch ereignet, daß die Schranken gerade in dem Augenblick geschlossen wurden, als das Kraftfahrzeug unmittelbar vor dem Übergang anlangte. Die Bahnwärter sind beim Öffnen und Schließen der Schranken an die durch das Herannahen des Zuges bedingten Instruktionen gebunden und brauchen auf den Landstraßenverkehr keine Rücksicht zu nehmen! Der Kraftfahrer muß also jeden Augenblick damit rechnen, daß die Schranken geschlossen werden können und muß seine Geschwindigkeit deshalb so einrichten, daß er bei plötzlicher Schließung sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Halten bringen kann (vgl. Urteil des Oberlandesgerichts Dresden vom 2. Mai 1928).

v\*

Der Kraftfahrer kann sich diese überaus strengen Grundsätze nicht häufig genug einprägen. Denn es nützt ihm im Ernstfalle leider nichts, sich darauf zu berufen, daß wieder einmal der ungesicherte Bahnübergang sein Opfer gefordert habe. Mit diesem so oft schärfstens gerügten Mißstande muß der deutsche Kraftfahrer eben rechnen.

## Wer trägt das Risiko bei Probefahrten?

Der Käufer eines Wagens legt in der Regel Wert darauf, das Fahrzeug selbst auszuprobieren und sich von den Fahreigenschaften persönlich zu überzeugen. Täglich werden solche Probefahrten veranstaltet, täglich übernehmen die Kaufreflektanten die Lenkung eines ihnen zu Probezwecken von der Lieferfirma überlassenen Kraftfahrzeuges, ohne das mit solchen Fahrten verbundene Risiko zu erkennen.

Von besonderer Bedeutung ist in erster Linie die Gefahr, daß der Kaufreflektant für den auf einer Probefahrt angerichteten Schaden persönlich in Anspruch genommen wird. In dieser Hinsicht kommt einmal die Haftung gegenüber dem Eigentümer des Wagens für den am Fahrzeug selbst angerichteten Schaden in Betracht.

Wiederholt ist es vorgekommen, daß die Lieferfirma für den aus einem Unfall während der Probefahrt resultierenden Schaden den Reflektanten verantwortlich zu machen versucht hat.

Es muß bei der Beurteilung dieser Frage davon ausgegangen werden, daß der Reflektant grundsätzlich für den Schaden haftet, der durch Verletzung von Verkehrsvorschriften von ihm herbeigeführt wird. Überholt er beispielsweise auf der falschen Seite, so wird ihm unbedenklich eine Haftung für den angerichteten Schaden aufzuerlegen sein. Dagegen wird eine Haftung nicht daraus herzuleiten sein, daß die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschritten worden ist, namentlich dann nicht, wenn der Beauftragte der Lieferfirma an der Fahrt teilnimmt. So hat in einem Falle, in