

# Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

Justizrat Dr. Julius Magnus, Berlin, Rechtsanwalt Dr. Heinrich Dittenberger, Leipzig,  
unter Mitwirkung von Rechtsanwalt Dr. Max Hachenburg, Mannheim.

Verlag: W. Moeser Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig, Dresdner Straße 11/13.

Sprechzettel-Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postcheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint ab 1. Oktober 1926 wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdiensft ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Die „Nachrichten für die Mitglieder des Deutschen Anwaltvereins“, die der früheren Ausgabe A beigefügt waren, erscheinen jetzt als besondere Zeitschrift unter dem Titel „Anwaltsblatt“. Bezugspreis vierteljährlich M. 3.—. Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

**Anzeigen** die 6 gespaltene Millimeterhöhe 22 Pf., für den Stellenmarkt 17 Pf.,  $\frac{1}{2}$  Seite M. 300.—,  $\frac{1}{4}$  Seite M. 160.—,  $\frac{1}{8}$  Seite M. 85.—. Der Anzeigenraum wird in der Höhe von Trennungstrich zu Trennungstrich gerechnet. Die Größe der Anzeige ist bei der Bestellung in Millimetern anzugeben. Bei Chiffre-Anzeigen kommen noch 75 Pf. Gebühren hinzu. Zahlungen ausnahmslos auf Postcheckkonto W. Moeser Buchhandlung, Leipzig 63673, bei Bestellung erbeten.

## Gesetzgebung ohne Gesetz.

I.

**Die Allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen vom 7. Juli 1927, festgesetzt von dem Deutschen Industrie- und Handelstag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie, dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels, der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, dem Deutschen Versicherungs-Schutzverband und dem Verein Deutscher Spediteure e. V., Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes.**

Von Rechtsanwalt Dr. Martin Isaac, Berlin.

Nach achtmonatigen Verhandlungen ist ein Werk zum Abschluß gelangt, das in der deutschen Rechts- und Wirtschaftsgeschichte, abgesehen von den Allgemeinen deutschen Versicherungsbedingungen von 1919, ohnegleichen ist.

Deutschlands Produktion und Handel und damit seine Stellung im Weltverkehr ist ohne ein blühendes Verkehrsgewerbe nicht denkbar. Dank Deutschlands zentraler Lage hat das Speditions-gewerbe hier schon seit den Zeiten der Hanse eine besondere Bedeutung erlangt. Dies änderte sich allerdings mit dem Verfall durch den Dreißigjährigen Krieg, und um das Jahr 1800 war, namentlich im Binnenverkehr, nicht der Spediteur, sondern der Kärner der Träger des Verkehrs. Das Allgemeine Landrecht kennt nur Reeder, Schiffer, Fuhrleute, aber keine Spediteure. Der Code de Commerce behandelt den Transportkommissionär gänzlich als Abart des Frachtführers, und in den angelsächsischen Rechten verschwindet er in dem Sammelbegriff des agent. Das deutsche HGB bedeutete demgegenüber einen gewissen, aber noch recht dürftigen Fortschritt. Seine Art Paragraphen geben von dem Wesen des Speditions-gewerbes nur eine skizzenhafte Andeutung. Nicht nach der Eigenart seines Betriebes werden die Rechte und die Pflichten des Spediteurs gekennzeichnet, sondern mit dem Hinweis auf das Kommissions-geschäft (§ 407). Die Verpflichtung, die Interessen des Auftraggebers wahrzunehmen und seine Weisungen zu befolgen (§ 408), bedeutet nichts für den Spediteur Eigentümliches. Gewisse Bestimmungen, die den Spediteur je nach der Art der Vergütung oder der Auftragsausführung als Frachtführer behandeln (§ 413), sind längst nicht mehr innerlich begründet.

So hatten denn die Geschäftsbedingungen der Spediteure von jeher eine weit größere Bedeutung als die Bedingungen

des Warenhandels. Letztere brauchten die gesetzlichen Bestimmungen über Kaufverträge nur für die Bedürfnisse der betreffenden Branche zu ergänzen; die Spediteurbedingungen dagegen mußten ein wirkliches Spediteurrecht überhaupt erst schaffen.

Der moderne Speditionsbetrieb wird charakterisiert:

a) durch die Vielseitigkeit der im Betrieb vorkommenden Geschäfte;

b) durch seinen Zweck als Massenverkehrsunternehmen.

Zu a) Ein moderner Schriftsteller<sup>1)</sup> hat darauf hingewiesen, daß es bei der Schaffung eines modernen Handelsrechtes wesentlich darauf ankomme, nicht bloß das Recht einzelner Handelsgeschäfte zu kodifizieren, sondern vor allem das Recht des kaufmännischen Unternehmens, in welchem die gesamte kaufmännische Tätigkeit zusammengefaßt ist. Ob ein bestimmtes Rechtsgeschäft im Rahmen eines kaufmännischen Unternehmens vorgenommen werden soll, oder in einem anderen Rahmen, bedeuete einen großen Unterschied. Ob dies für alle Handelszweige Geltung hat, mag dahingestellt sein; für den Speditionsbetrieb gilt es sicherlich. Für die äußerst mannigfaltigen Haupt- und Nebengeschäfte des Spediteurs muß der Jurist zahlreiche Vertragstypen, wie Speditions-, Fracht-, Versicherungs-, Werkvertrag, Auftrag usw., anwenden, die durch keinen einheitlichen Gesichtspunkt zusammengehalten werden. Die teilweise Unterstellung unter Kommissions- und Frachtrecht steigert die Zerissenheit noch mehr.

Aufgabe der Speditionsbedingungen war es daher, zunächst ein einheitliches Spediteurrecht zu schaffen, und diese Aufgabe haben sie erfüllt. Die seit etwa 20 Jahren bestehenden Geschäftsbedingungen gelten für sämtliche Verrichtungen des Spediteurs. Gleichzeitig mußten die schemenhaften Bestimmungen des Gesetzes durch eine wirklich detaillierte Regelung ersetzt werden, um das ganze komplizierte Getriebe eines modernen Speditionsunternehmens zu erfassen. Wer in den Bedingungen zu lesen versteht, vor dem rollt sich — ähnlich wie in der EisenbahnVerfO. — das ganze Schicksal des Gutes ab; man erlebt die Auftragserteilung, die Abholung, den Kutscher auf dem Rollwagen, den Expedienten beim Ausschreiben der Begleitpapiere, den Bodenmeister auf dem Speicher, alle Gefahren der Straße, Eisenbahn, Gewässer, und erhält so ein lebendiges Bild von dem Getriebe des ganzen Unternehmens.

<sup>1)</sup> Luigi Lordi, sul progetto del nuovo c. com. Riv. del Dir. Com. 24 (1926) I, 271 ff., zitiert nach Ztschr. f. ausl. u. internat. PrivR. 1, 134.

Zu b) Der Spediteur soll nicht Einzel-, sondern Massenarbeit leisten und diese zu den denkbar billigsten Preisen; denn „teure Transporte sind Bleigewichte der Volkswirtschaft“<sup>2)</sup>.

Aus diesem Charakter des Unternehmens ergeben sich: 1. gewisse Rechte des Speditors, ähnlich denen der Eisenbahn und Reedereien, so bezüglich der Art der Übergabe der Güter, der Verpackung, der Beachtung gewisser formaler, für den Massenverkehr unentbehrlicher Vorschriften. Klarheit und Genauigkeit aller Weisungen, weitgehendes Ermessen des Speditors in der Auftragsbefreiung, Gewähranspruch für Fristen und Verkehrshindernisse u. dgl.

2. Damit eng verknüpft ist die Haftungsfrage. Wenn der römische Patrizier sich bei einem Handwerker eine gut bezahlte Einzelarbeit bestellte, und der Prätor für derartige Individualleistungen eine strenge Haftung für erforderlich hielt, so paßt eine solche Haftung für ein modernes Verkehrsunternehmen, das gegen möglichst geringes Entgelt Massenarbeit zu verrichten hat, nicht mehr. Die Notwendigkeit, sich auf zahlreiche Angestellte und vor allem auf dritte Unternehmer (Bahnen, Reedereien, Frachtführer, Zwischenpediteure, Banker usw.) verlassen zu müssen; die Schwierigkeit, das einzelne Gut aus Zustand, Verpackung, natürliche Fehler usw. zu prüfen; dazu die Anhäufung riesiger Warenmengen innerhalb eines einzelnen Betriebes und die ins ungemessene gestiegenen Werte, die durch die Hände eines modernen Verkehrsunternehmens gehen, lassen die römisch-rechtliche Individualhaftung als untragbar, ja häufig geradezu als grotesk erscheinen. Es ist weder Zufall noch Ausfluß bössartiger „Monopole“, daß gerade das Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande in allen Erdteilen seit mehr als 100 Jahren auf Beschränkung seiner Haftung drängt. Der Jurist muß endlich erkennen, daß es sich hier um ein tief liegendes wirtschaftliches Problem handelt, das man mit dem Schlagwort der Monopolausnutzung nicht abtun kann. Dies um so weniger, seit durch das neue internationale Übereinkommen über Fracht-, Personen- und Gepäckverkehr von 1924 die Gesetzgebungen der meisten Kulturstaaten, einschließlich Deutschlands, dem größten Monopolunternehmen der Erde, dem internationalen Eisenbahnverband, das Recht zugestanden haben, die Haftung selbst bei Vorfall und grober Fahrlässigkeit zu beschränken. Damit ist endgültig anerkannt, daß es nicht auf das Monopol ankommt, sondern nur darauf, wie weit einem Unternehmer eine Haftung wirtschaftlich zuzumuten ist. Was der reichlich solventen Eisenbahn recht ist, ist den anderen Verkehrsunternehmern billig, um so mehr als ihre Gefahrzone viel weiter reicht, als die der Bahn.

Die ungünstige individualistische Einstellung des RG. zu den Geschäftsbedingungen einerseits und die steigenden Verkehrsgefahren und Schadenssummen andererseits haben in den letzten Jahren sowohl bei Speditoren wie bei ihren Auftraggebern ein solches Gefühl der Rechtsunsicherheit erzeugt, daß auf beiden Seiten der lebhafteste Wunsch zutage trat, diesem Zustand ein Ende zu bereiten. Die dazu berufene Stelle, der Deutsche Industrie- und Handelstag, nahm die Sache in die Hand und berief, nach Anhörung von 51 Industrie- und Handelskammern, eine Kommission, die aus den in der Überschrift genannten Vertretern der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft einerseits und Vertretern des Speditorgewerbes andererseits bestand. An ihrer Spitze stand als unparteiischer Obmann der Vizepräsident der Berliner Industrie- und Handelskammer. Die Kommission hat in acht Monaten mit vorbildlicher Gründlichkeit gearbeitet. Das Ergebnis sind die neuen „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“. Ihre wichtigsten Neuerungen sind folgende: An der Spitze steht der Grundsatz, daß der Spediteur alle Verrichtungen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen und hierbei das Interesse des Auftraggebers wahrzunehmen hat. Die zahlreichen örtlichen Geschäftsbedingungen werden, soweit sie von den Allgemeinen Bedingungen abweichen, aufgehoben. Das Verbot, Ansprüche gegen den Spediteur abzutreten (insbesondere an den Ver-

sicherer), wird erheblich eingeschränkt. Willenserklärungen des Speditors reisen nicht mehr auf Gefahr des Auftraggebers. Das Ermessen des Speditors wird eingeschränkt durch die Pflicht, die Interessen des Auftraggebers zu wahren. Bei Sammeladungen muß der Auftraggeber einen entsprechenden Frachtvorteil bekommen. Vereinbarte Gebühren erhöhen sich nicht mehr, wenn sich die ortsüblichen Sätze, die Arbeitslöhne, Gehälter und Arbeitsverhältnisse ändern. Eine Pflicht zur Bewachung und Sicherung von Lagerräumen, die früher nicht bestand, wird eingeführt. Das über das Gesetz hinausgehende vertragliche Pfandrecht besteht nicht mehr gegenüber anderen Speditoren an Gütern, die dem Auftraggeber gehören. Die Verjährung beginnt stets erst von der Kenntnis des Auftraggebers von seinem Anspruch.

Was die eigentlichen Haftungsbeschränkungen betrifft, so wurden zwar die ziffernmäßigen Grenzen erhöht, gleichzeitig aber allseitig anerkannt, daß die gesetzliche Haftung untragbar sei und der Ausgleich der beiderseitigen Interessen nur auf dem Wege der Versicherung vorgenommen werden könne. Schon von jeher ist im Verkehrsgewerbe die Transport- und Lagerversicherung üblich, die jedoch in der Regel bei Verschulden des Versicherten, des Wladers oder des Empfängers nicht Platz greift. Die Kommission hat nun eine völlig neue Versicherung geschaffen, die sogenannte „Speditorenversicherung“, die die Transport- und Lagerversicherung ergänzt und die Haftung des Speditors entbehrlich machen soll. Die neue Speditorenversicherung, die von einem Pool erster Versicherungsgesellschaften übernommen wurde, deckt nicht, wie die Transportversicherung, das gewöhnliche Warenrisiko, auch nicht, wie die Haftpflichtversicherung des Speditors, dessen Haftpflichtrisiko, sondern sie deckt diejenigen Schäden, die dem Auftraggeber erwachsen, und wegen welcher der Spediteur auf Grund eines Verkehrsvertrages gesetzlich in Anspruch genommen werden kann. Versichert ist nicht bloß der Auftraggeber des Speditors, sondern alle diejenigen, in deren Interesse oder für deren Rechnung der Auftraggeber handelt (z. B. der Empfänger des Gutes). Die Prämie ist so gering bemessen (10 Pfennig für 10 000 M.), daß sie kaum fühlbar werden wird.

Die hauptsächlichste Bedeutung der neuen Bedingungen liegt darin, daß sie nicht mehr einseitig von einer „monopolartigen Interessengruppe“ aufgestellt sind, sondern eine Vereinbarung zwischen Wirtschaft und Speditoren darstellt. Dieser Vorgang hat, abgesehen von den Tarifverträgen, in deutschen Wirtschaftsleben nur ein Vorbild: die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen, die in ähnlicher Weise durch Vereinbarung der Versicherer und der Wirtschaft, unter Führung der Hamburger Handelskammer, zustande gekommen sind. Die Wirtschaft hat durch diese Vereinbarung die Anzulänglichlichkeit der Speditorenversicherung und der bisherigen Rechtsprechung sowie die Notwendigkeit der Spediteurbedingungen, insbesondere der Haftungsbeschränkungen, anerkannt, während auf der anderen Seite die Wünsche der Wirtschaft in weitem Umfange berücksichtigt worden sind. Damit ist der Kampfeinstellung vieler Gerichte gegen die Bedingungen der Boden entzogen, und einer einheitlichen und stetigen Rechtsprechung der Weg gebnet. Auf einem wichtigen Gebiete des deutschen Wirtschaftslebens wurde so durch freie Vereinbarung freier Berufszweige ein Friedenszustand geschaffen, ohne daß es notwendig war, den Gesetzgeber zu bemühen. Es ist zu erwarten, daß dieser neue Gedanke der „Gesetzgebung ohne Gesetz“ sich auch auf anderen Gebieten des Wirtschaftslebens als fruchtbar erweisen wird.

## II.

### Versicherung des Speditionsgutes und Spediteurversicherung.

Von Prof. Dr. E. Bruck, Hamburg.

Am 10. Aug. 1927 sind neue, dieses Mal zwischen den Spitzenverbänden von Handel und Industrie und dem Verein Deutscher Spediteure vereinbarte Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (SpV.) in Kraft getreten, die auch die ver-

<sup>2)</sup> Gilbemeister, stellvert. Vorsitzender d. Verh. Aussch. des RT., in den Mitteil. d. Handelskammer Bremen v. 17. Mai 1927.

sicherungsrechtlichen Fragen teilweise unter neuen Gesichtspunkten insbes. durch Einführung der Speditionsversicherung (SpVerf.) zu lösen versuchen.

1. Der Spediteur ist weder gesetzlich (§§ 407 Abs. 2, 390 Abs. 2 HGB.) noch vertraglich ohne weiteres zur Versicherung des Expeditionsgutes<sup>1)</sup> verpflichtet. Er verletzt seine Sorgfaltspflicht selbst dann nicht, wenn er seinen Auftraggeber über den Wert einer Versicherung aufzuklären unterläßt<sup>2)</sup>. Auch zukünftig tritt in dieser Hinsicht keine Änderung ein.

1. Verzichtet der Versender auf Versicherung des Gutes, so kann er Schadensersatz von dem Spediteur nur im Rahmen der bestehenden Spediteurhaftung verlangen.

2. Versichert der Versender selbst das Gut und ist der Spediteur für den eingetretenen Schaden verantwortlich, so geht der Anspruch des Versenders gegen den Spediteur auf den Versicherer über, soweit dieser dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetzt (§§ 67, 148 BGB., § 45 ADS.<sup>3)</sup>). Der Versicherer kann aber nicht weitergehende Rechte gegen den Spediteur erlangen, als dem Versender auf Grund der SpB. zustehen (§ 3 SpB.). Die Entgegennahme des Versicherungsscheins seitens des Spediteurs läßt das Versicherungsverhältnis unberührt (§ 36 c SpB.). Vor allem schuldet der Spediteur nicht die Prämie und hat nicht die Obliegenheiten zu erfüllen. Inwieweit die Nichterfüllung von Obliegenheiten durch den Spediteur dem Versicherungsnehmer zuzurechnen ist, bestimmt sich nach den allgemeinen versicherungsrechtlichen Grundsätzen<sup>4)</sup>.

3. Der Versender kann die Versicherung des Gutes durch den Spediteur vornehmen lassen. Dieser Tatbestand hat in den neuen SpB. eine eingehende, mit den früheren Bedingungen im wesentlichen übereinstimmende Regelung gefunden (§§ 36—39 SpB.).

Die SpB. sprechen trotz des guten Vorbildes in § 390 Abs. 2 HGB. nicht gerade glücklich von dem „Auftrag“ zur Versicherung, obwohl der Spediteur für Beförderung der Versicherung eine besondere Vergütung erhält (§ 39 SpB.). Rechtlich liegt eine Weisung des Versenders vor, zu deren Befolgung sich der Spediteur ausdrücklich in den SpB. verpflichtet. Die Weisung zur Versicherung ist eine empfangsbedürftige Willenserklärung, die keiner Annahme bedarf. In der Annahme des Expeditionsauftrags auf Grund der SpB. liegt zugleich die Verpflichtung, auf Weisung hin Versicherungsschutz zu verschaffen. Unterläßt der Spediteur schuldhaft die Versicherung, und wird das Gut beschädigt, so ist er dem Versender nur nach Maßgabe der §§ 54 ff. SpB. zum Ersatz verpflichtet, wenn keine SpVerf. (II) besteht, anderenfalls trägt der Speditionsversicherer den Schaden auch dann, wenn die Unterlassung durch Vorsatz des Spediteurs, seiner gesetzlichen Vertreter, Angestellten oder sonstigen Erfüllungsgehilfen entstanden oder mitentstanden ist (§§ 3 Nr. 6, 4 b SpVerf.). Versichert der Spediteur ohne ausdrückliche Weisung, so kann er Ersatz seiner Aufwendungen (veranschlagte Prämie, Nebengebühren) verlangen (§ 683 BGB.<sup>5)</sup>). Versichert der Spediteur trotz entgegenstehender Weisung, die Versicherung zu unterlassen, so entfällt sein Ersatzanspruch.

Anweisender ist der Versender, mag er Eigentümer des

Gutes sein oder nicht. Nur ihm gegenüber hat sich der Spediteur in Ergänzung des von ihm angenommenen Expeditionsauftrags zur Versicherung verpflichtet. Fordert ein anderer, selbst wenn er ein versicherungsfähiges Interesse an dem Gut hat (z. B. der Empfänger), den Spediteur zur Versicherung auf, so kann dieser den Antrag auf Geschäftsbesorgung annehmen oder ablehnen.

Bisher wurde die Ansicht vertreten, daß sich die Verpflichtung des Spediteurs zur Versicherung auch stillschweigend aus dem Handelsgebrauch<sup>6)</sup>, den Umständen, insbes. aus der Tatsache, daß in früheren gleich oder ähnlich gelagerten Fällen zu versichern war<sup>7)</sup>, ergeben kann. Nach den neuen SpB. ist stets eine ausdrückliche, schriftliche Erklärung notwendig, wobei die bloße Wertangabe nicht als Weisung anzusehen ist. Wird die schriftliche Form nicht beobachtet, so kann der Spediteur bei unterbliebener Versicherung nicht verantwortlich gemacht werden, sofern nicht die mündliche oder telefonische Erklärung von einer Seite schriftlich bestätigt worden ist (§ 7 b SpB.). Die Gefahr des Zugehens der Erklärung trägt der Erklärende, auch wenn er sich des Aufsehers oder eines anderen gewerblichen Angestellten des Spediteurs als Bote bedient (§ 7 b SpB.).

Aus der Weisung hat hervorzugehen, daß, in welcher Höhe und gegen welche Gefahren der Spediteur zu versichern hat. Die SpB. stellen die Höhe der Versicherung (Versicherungssumme) auf den Versicherungswert — den Wert des versicherten Interesses zur Zeit der Erteilung der Weisung —, dessen Angabe sie vorsehen, ab, indem sie anscheinend von der auch regelmäßig zutreffenden Annahme ausgehen, daß Vollwertversicherung gewünscht wird. Keineswegs aber muß es der Fall sein, sondern der Anweisende kann sich auch mit teilweiser Versicherung begnügen wollen, weil für den anderen Teil bereits Versicherung vorhanden ist. Es wäre daher besser, wenn bei einer Neufassung der Bedingungen „Versicherungswert“ durch „Versicherungssumme“ ersetzt wird. — Als Versicherungsarten kommen Transport- oder Lagerversicherungen in Betracht. — Natürlich kann der Anweisende dem Spediteur vorschreiben, bei wem er zu versichern hat.

Der vollständigen und ausführbaren Weisung hat der Spediteur unerbüßlich Folge zu leisten. Führt er sie aus, so haftet er grundsätzlich nicht, wenn dem Versicherten ein Schaden erwächst, etwa weil der von ihm angegebene Versicherer zahlungsunfähig ist oder weil die Versicherung auftragsgemäß nicht gegen die Gefahr genommen worden ist, die sich tatsächlich verwirklicht hat. Zur Abweichung von der Weisung ist der Spediteur berechtigt (§§ 407 Abs. 2, 385 Abs. 2 HGB.), wenn er den Umständen nach annehmen darf, daß der Anweisende bei Kenntnis der Sachlage die Abweichung billigen würde. Da hinsichtlich des Versicherungsabschlusses stets Gefahr im Verzuge ist, so braucht der Spediteur vor der Abweichung keine Anzeige zu erstatten und die Entschließung des Anweisenden abzuwarten (§ 665 BGB.). So ist der Spediteur als befugt anzusehen, mit einem anderen Versicherer abzuschließen, wenn berechtigte Bedenken gegen den angegebenen Versicherer bestehen, oder den Versicherungsvertrag anders zu gestalten, wenn die vorgeschlagene Gestaltung den Bedürfnissen des Anweisenden nicht genügen würde. Ist der Spediteur aber auch zur Abweichung verpflichtet, wenn er Bedenken persönlicher oder sachlicher Art hat? Die Frage ist zu bejahen, da er auch die Weisung zur Versicherung mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen hat (§ 408 Abs. 1 HGB.). Der Versender muß damit rechnen können, daß der Spediteur das zur Erfüllung der von ihm übernommenen Verpflichtungen erforderliche Maß von Kenntnissen besitzt. Allerdings dürfen die zu stellenden Anforderungen nicht überspannt werden, da der Versicherungsabschluß nicht die Hauptverpflichtung, sondern nur eine Nebenverpflichtung des Spediteurs ist und bei ihm nicht dieselben Kenntnisse und Erfahrungen wie bei einem Asskuranzmakler vorauszuweisen sind. Immerhin werden die Spediteure ihre Sorgfaltspflicht auch hinsichtlich des Versicherungsabschlusses nicht leicht nehmen dürfen. Erwächst durch ihre Verletzung dem Versicherten ein Schaden, so deckt ihn der Expeditions-

1) Der Ausdruck „Expeditionsgut“ ist kaum mißverständlich. Er bezeichnet zunächst das dem Spediteur zur Beförderung einer Versendung übergebene Gut, befaßt sich der Spediteur wie üblich auch mit Lagerung und Aufbewahrung, auch das zur Lagerung und Aufbewahrung übergebene Gut. Sind daher „Expeditionsgüter“ für eigene oder fremde Rechnung“ versichert, so hat der Versicherer auch den Schaden zu ersetzen, der an eingelagerten Gütern entstanden ist (RG. v. 4. April 1916, VII 443/15).

2) OLG. Hamburg; HansRG. 1901, 304 Nr. 129.

3) Anders nach den älteren Bedingungen, denen zufolge Ansprüche an den Spediteur nur der Auftraggeber und dieser nur im eigenen Namen und für eigene Rechnung geltend machen konnte, insbes. vor eine Abtretung der Rechte an den Versicherer verboten und § 67 Abs. 1 Satz 1 BGB. aufgehoben. Hierzu OLG. Frankfurt v. 23. Mai 1924: Jur. Wch. f. Privatverf. 1924, 30.

4) Bruch: Z. f. d. ge. Verf. Wissenschaft 1926, 180, 197, 206.

5) RDStG. 7, 361; RG. 99, 56; Staub<sup>12, 13</sup> Anm. 13 zu § 390; anders Ritter, Anm. 2 zu § 390 HGB., der dem Spediteur einen Ersatzanspruch nur zuspricht, wenn er die Versicherung den Umständen nach für erforderlich halten darf.

6) Ritter, Anm. 2 zu § 390 HGB.

7) RDStG. 7, 356, 361; JW. 1889, 290<sup>25</sup>.

versicherer (§ 3 Nr. 6 SpVers.), wenn eine SpVers. besteht, anderenfalls haftet der Spediteur nach Maßgabe der SpV. Ebenso auch, wenn der Spediteur ohne zwingenden Grund von der ihm erteilten Weisung abweicht, beispielsweise das Gut bis zur Ablieferung an den Empfänger versichern soll, aber nur zeitlich beschränkt versichert und insoweit ein Anspruch gegen den Versicherer ausgeschlossen ist<sup>9)</sup>.

Ist die Weisung ungenau oder unausführbar, so hat der Spediteur nach pflichtgemäßem Ermessen über Art und Umfang der Versicherung zu entscheiden<sup>10)</sup>. Er genügt seiner Sorgfaltspflicht, wenn er die herkömmliche Versicherung nimmt<sup>10)</sup>, den Wert des Gutes versichert; Versicherung des imaginären Gewinns kann regelmäßig nicht gefordert werden<sup>11)</sup>. Die Versicherungsdauer hat den ganzen Zeitraum zu umfassen, während dessen sich das Gut unterwegs befindet. Trotz entgegenstehendem Wortlaut der Bedingungen, nach denen bei ungenauen Aufträgen nur Art und Umfang der Versicherung dem Ermessen des Spediteurs anheimgestellt werden, hat der Spediteur Entscheidungen auch über die Person des Versicherers zu treffen. Ist ihm die Auswahl des Versicherers überlassen, so hat er ihn mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen<sup>12)</sup>, eine Haftung für dessen Zahlungsfähigkeit übernimmt er jedoch nicht. Selbstversicherung seitens des Spediteurs ist keine Versicherung<sup>13)</sup>. Im übrigen entscheidet sich die Frage, ob der Spediteur pflichtgemäß gehandelt hat, nach den Umständen des einzelnen Falles. Die Bedingungen beschränken sich darauf, in wenigen Beziehungen ein für allemal festzulegen, wann er pflichtgemäß gehandelt hat. Einmal braucht er nur zu den an seinem Erfüllungsort üblichen Versicherungsbedingungen abzuschließen. Da Erfüllungsort der Ort der Niederlassung des Spediteurs ist, in deren Geschäftsbetrieb die Versicherung abgeschlossen wurde (§ 71 a SpV.), so muß sich unter Umständen der Versicherte mit einer Police abfinden, auch wenn sie nicht restlos seinen Ansprüchen genügt. Maßgebend müßte das Recht am Orte der Ankunft des Gutes sein, obschon nicht zu verkennen ist, daß dieses Recht dem Spediteur fremder sein kann als das Recht seiner Niederlassung. Ferner braucht der Spediteur ohne weiteres nicht gegen Bruch, und Gegenstände mit überwiegendem Kunst- oder Liebhabervwert nur gegen gänzlichen Verlust zu versichern — beide Bestimmungen berücksichtigen einseitig das Interesse des Versicherers, nicht das des Versicherten.

Die häufigste Form, in der die Versicherung zustande kommen wird, ist die Versicherung für fremde Rechnung, bei der das Interesse des Versicherten von dem Spediteur als Versicherungsnehmer versichert wird. Die Mehrzahl der Spediteure hat laufende Versicherungen. Durch Deklaration auf Grund dieser Police genügt der Spediteur seiner Versicherungspflicht. Nimmt er die Versicherung für seinen Auftraggeber, so ist, auch wenn dieser genannt wird, im Zweifel anzunehmen, daß der Spediteur nicht als Vertreter, sondern im eigenen Namen für fremde Rechnung handelt (§ 74 Abs. 2 BGB., § 52 Abs. 2 ADS.). Die Stellung des Versicherten zu dem Versicherungsnehmer und Versicherer und die des Versicherungsnehmers zu dem Versicherer ergibt sich aus den bekannten Rechtsätzen über die Versicherung für fremde Rechnung.

Der Spediteur kann den Versicherungsauftrag auch dadurch ausführen, daß er den Versicherungsvertrag im Namen und für Rechnung seines Auftraggebers abschließt. Der Spediteur ist Bevollmächtigter oder — wenn er ohne Anweisung gehandelt hat — Geschäftsführer ohne Auftrag. Das Rechtsverhältnis wird durch versicherungsrechtliche Sondernormen (§§ 2 Abs. 3, 19 BGB., §§ 5 Abs. 2, 22 ADS. u. a.) beein-

flußt. Genehmigt der Auftraggeber das Versicherungsverhältnis nicht, so liegt Versicherung ohne versichertes Interesse vor (§ 68 Abs. 1 BGB., § 4 Abs. 1 ADS.).

Der Spediteur haftet mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht nur für den Abschluß des Versicherungsvertrags, sondern auch für sein Wirksamwerden. Infolgedessen hat er die vorvertragliche Anzeigepflicht zu erfüllen, Prämie und Nebengebühren zu bezahlen. Seine Auslagen sind ihm durch Pfand- und Zurückbehaltungsrecht sichergestellt (§ 53 SpV.). Wird durch das Verhalten des Anweisenden der Vertragsabschluß (z. B. durch verspätete Erledigung von Rückfragen über anzeigepflichtige Umstände) oder der materielle Beginn der Versicherung verzögert, so ist für einen Schaden, der hierdurch dem Versicherten erwächst, der Spediteur nicht verantwortlich, andererseits haftet der Spediteur — gegebenenfalls unter Abwälzung auf die Speditionsversicherung —, wenn er durch ordnungswidrigen Geschäftsgang das Inkrafttreten der Versicherung verhindert. Das nur kann der Sinn des unglücklich gefaßten Satzes der Bedingungen sein: „die Versicherung tritt erst in Kraft, sobald der Spediteur bei ordnungsmäßigem Geschäftsgang in der Lage gewesen ist, die Versicherung abzuschließen“.

Der Auftraggeber kann niemals einen Erklärungsanspruch an den Spediteur stellen, der über das hinausgeht, was dieser von dem Versicherer nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen erhalten hat. Mit der geldlichen Leistung des Versicherers ist im Regelfall der Anspruch gegen den Spediteur abgefunden. Deckt die Leistung infolge eines Versehens des Spediteurs nicht in vollem Umfange den eingetretenen Schaden, so greift die Speditionsversicherung Platz, anderenfalls haftet der Spediteur in dem von den Bedingungen gesteckten Rahmen. Der Spediteur befreit sich von seinen Verpflichtungen gegenüber dem Auftraggeber durch Abtretung seines Anspruchs an den Versicherer. Zur Verfolgung des Anspruchs ist er nur nach schriftlicher Einigung mit dem Auftraggeber und nur für dessen Rechnung und Gefahr verpflichtet. Für Einziehung der Versicherungssumme und Bemühungen bei Schadensregulierungen erhält der Spediteur eine besondere Vergütung.

II. Die bisherige im Wege vertraglicher Vereinbarung vorgenommene weitgehende Beschränkung der Haftpflicht der Spediteure ist vielfach für unverbindlich erklärt worden<sup>14)</sup>. Ob die gegenwärtige Regelung unbeanstandet bleiben wird, mag hier dahingestellt bleiben, jedenfalls werden die widerstreitenden Interessen der Parteien auf eigenartige Weise durch Einführung einer Speditionsversicherung ausgeglichen versucht.

Die SpVers., deren Bedingungen einer Revision unterzogen werden sollen, wenn sie sich als den praktischen Bedürfnissen nicht ausreichend erweist<sup>15)</sup>, ist ein integrierender Bestandteil der SpV., mit deren Haftungssystem sie in engstem Zusammenhang stehen. Sind die SpV. lex contractus, so hat der Auftraggeber des Spediteurs Anspruch auf den besondern Versicherungsschutz, sofern der Spediteur von der Versicherungsmöglichkeit Gebrauch macht. Da der Verein Deutscher Spediteure beabsichtigt, eine Liste seiner versicherten Mitglieder herauszugeben, damit sich der Auftraggeber selbst vergewissern kann, ob der von ihm beauftragte Spediteur versichert ist oder nicht<sup>16)</sup>, so ist anzunehmen, daß das Publikum den versicherten Spediteuren den Vorzug geben wird. Ist nämlich der Spediteur nicht versichert, so haftet er für eingetretene Schäden nur in dem beschränkten Umfange der Spediteurbedingungen. Ebenso ist die Rechtslage, wenn der Spediteur schriftlich angewiesen wird, keine Versicherung zu nehmen<sup>17)</sup>.

<sup>9)</sup> DVG. Hamburg: HansGZ. 1922, 105 Nr. 53.

<sup>10)</sup> RDSG. 2, 267; RG. 6, 114.

<sup>11)</sup> Beispiel: Versicherung von Angorawolle „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“ (RG. 6, 114).

<sup>12)</sup> RDSG. 21, 173. Besteht für einen Handelszweig der Gebrauch, daß imaginärer Gewinn mitzuversichern ist (so im Zuckerhandel), so hat der Spediteur auch ohne besonderen Auftrag außer dem Werte den imaginären Gewinn zu versichern (RG. v. 17. Jan. 1917, I 101/16).

<sup>13)</sup> RDSG. 25, 73.

<sup>14)</sup> Anders Ritter, Anm. 2 zu § 390 BGB.

<sup>15)</sup> Staub 12 13 Anm. 25 zu § 408.

<sup>16)</sup> Mitteilungen der Handelskammer Hamburg 1927, 295.

<sup>17)</sup> Ebenda 292.

<sup>18)</sup> Die Angabe „Versicherung decken wir selbst“ oder „Versicherung ist von Ihnen nicht zu decken“ wird als Verbot, eine Transport- und/oder Lagerversicherung zu nehmen (oben unter I), nicht als Verbot, die Speditionsversicherung zu nehmen, aufzufassen sein. — Der Auftraggeber kann gegen den Abschluß der Speditionsversicherung, aber für den Abschluß einer Transport- und/oder Lagerversicherung sein und umgekehrt. Die Stellungnahme zu der einen Versicherungsmöglichkeit präjudiziert nicht die zu der anderen.

Die Speditionsversicherung ist keine Versicherung der Substanz des Speditionszgutes gegen irgendwelche Gefahren. Ersatz der Schäden, die das Speditionsgut als solches treffen, kann stets nur von dem Transport- und/oder Lagerversicherer verlangt werden. Selbst wenn eine Transport- oder Lagerversicherung nicht abgeschlossen ist, aber „üblicherweise“ hätte abgeschlossen werden können, deckt die SpVerf. nicht die Substanzschäden des Gutes (§ 40 c SpW., § 4 a SpVerf.). Beide Arten von Versicherungen mögen sich im einzelnen Falle deutlich von einander abheben, wenn tatsächlich eine Transport- oder Lagerversicherung besteht: der Transport- oder Lagerversicherte kann jederzeit feststellen, gegen welche Gefahren er versichert ist. Dagegen verweist sich die Grenzlinie, wenn das Speditionsgut nicht versichert ist, aber „üblicherweise“ hätte versichert werden können. Wann und inwieweit die Versicherung eines Transportes oder einer Lagerung üblich ist, ergibt sich zwar aus den Gepflogenheiten ordentlicher Kaufleute, aber weiß auch jeder Kaufmann oder gar jeder Nicht-Kaufmann bei Abschluß der SpVerf., wie weit sich eine Transport- oder Lagerversicherung üblicherweise erstrecken sollte?

Auf die Eingruppierung der SpVerf. in die gesetzlich gegebenen Versicherungszweige kann nicht verzichtet werden, da von ihr auch abhängig ist, ob die SpVerf. zu den aufsichtspflichtigen oder aufsichtsfreien Versicherungszweigen gehört (§ 6 VerfAufsG.) und welche Versicherungssteuer zum Ansatz kommt (§ 5 VerfStG.).

Man kann daran denken, die SpVerf. als Transportversicherung mit der Eigentümlichkeit aufzufassen, daß sie nur mittelbare Schäden deckt, welche durch ein Versehen des Speditours (Lagerhalters, Frachtführers) dem Interessenten zugefügt werden, wenn das Speditionsgut bewegt wird oder sich in Bewegungsbereitschaft befindet. Obschon diese Ansicht für sich geltend machen kann, daß die Transportversicherung seit alters her teilweise Haftpflichtversicherung ist (so namentlich in Ansehung des mittelbaren Kollisionschadens), entspricht sie nicht dem Zweck und der wirtschaftlichen Bedeutung der SpVerf.

Die SpVerf. stellt einen Versuch dar, die widerstreitenden Interessen des Kunden des Speditours mit denen des Speditours auszugleichen. Sie dient zur Beseitigung der aus der starken Beschränkung der Haftung des Speditours hergeleiteten Bedenken gegen die Verbindlichkeit der SpW. Zudem sie die Lücke ausfüllt, welche diese über die Haftung des Speditours aufweisen, ist sie wirtschaftlich nichts anderes als die Abwälzung der Haftung des Speditours auf den Speditionsversicherer (§ 3 Abs. 1 S. 1 SpVerf.). Da der Speditionsversicherer den Vermögensschaden ersetzt, der dem Speditour dadurch erwächst, daß er dem Interessenten haftpflichtig wird — sofern die Haftung rechtsverbindlich abgeschlossen ist —, ist die SpVerf. Haftpflichtversicherung, wenn sie auch in einer von der herkömmlichen Haftpflichtversicherung abweichenden Form genommen wird.

Da die SpVerf. (sofern nicht ausdrücklich auf sie verzichtet wird) einen integrierenden Bestandteil der SpW. bildet, so fällt der Beginn der Versicherung mit der Annahme des Auftrags auf Abschluß eines Verkehrsvertrags durch den Speditour zusammen. Eine Unterscheidung zwischen formellem und materiellem Beginn erübrigt sich, weil der Versicherer seine Leistungspflicht nicht von der vorherigen oder gleichzeitigen Entrichtung der Prämie abhängig macht. Die Annahme der Versicherung durch den Speditour begründet nicht erst das Versicherungsverhältnis, wie auch aus § 5 Nr. 3 SpVerf. hervorgeht, sondern dient Kontrollzwecken. Verletzt der Speditour seine Anmeldepflicht, so kann der Versicherer auf Erfüllung Klagen und gegebenenfalls Schadensersatz fordern (§ 13 a SpVerf.).

Wie bei jeder Versicherung für fremde Rechnung ist zwischen Versicherungsnehmer und Versichertem zu unterscheiden. Versicherungsnehmer ist der Speditour. Er hat als Vertragsgegner des Versicherers ihm gegenüber alle Pflichten — Prämienzahlungspflicht (§ 13 b SpVerf.)<sup>18)</sup> und Obliegenheiten — zu erfüllen, ohne daß ihm die Rechte aus dem Vertrag zustehen. Er hat weiterhin an bestimmten Ter-

minen die Zahl der versicherten Verkehrsverträge und die dafür zu entrichtenden Prämien einer bestimmten Adresse anzugeben und den ihm ausgegebenen Versicherungswert in das Speditionsbuch einzutragen. Ohne besondere schriftliche Aufgabe gilt jeder Verkehrsvertrag als mit 10 000 *M* Versicherungssumme versichert (§§ 5—7 SpVerf.). Geht aus den Begleitpapieren oder sonstigen Umständen hervor, daß das Speditionsgut einen höheren Wert hat, so ist der Speditour auch ohne besondere Aufgabe zu einer höheren Versicherung verpflichtet (§ 665 BGB.).

Versicherter ist der Auftraggeber des Speditours oder derjenige, in dessen Interesse oder für dessen Rechnung er handelt, wie z. B. der Empfänger oder der Kommissionär, Makler usw., der im Falle der Ankunft der Güter am Bestimmungsort Provision verdient, ohne daß der Speditour irgendwelche Verpflichtungen ihnen gegenüber übernimmt (§ 40 b SpW.). In jedem Fall bestimmen sich die Rechte und Pflichten des versicherten Interessenten nur nach dem Speditionsversicherungsschein. Der Versicherte hat von vornherein alle Rechte aus dem Vertrag. Inwieweit er die Obliegenheiten zu erfüllen hat, bestimmt sich nach den allgemeinen Grundsätzen<sup>19)</sup>. Ausdrücklich ist ihm zur Pflicht gemacht, jeden Schaden unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach Kenntniserlangung anzuzeigen (§ 41 SpW., § 10 Nr. 1 SpVerf.). Wenn die Anzeige von anderer Seite, insbes. von dem Speditour, gemacht wird und rechtzeitig zur Kenntnis des Versicherers oder seines Vertreters gelangt, so kann sich dieser auf die Unterlassung der Anzeige durch den Versicherten nicht berufen (§ 33 Abs. 2 BGB.). Die Auszahlung der Schadenssumme erfolgt an den Versicherten oder dessen Beauftragten (§ 10 Nr. 2 SpVerf.), als solcher kommt auch der Versicherungsnehmer in Betracht. Der Versicherer kann gegen die Entschädigungsforderung eine Forderung an den Versicherten unbeschränkt aufrechnen, eine Forderung an den Versicherungsnehmer nur, soweit sie auf der für den Versicherten genommenen Versicherung beruht, also namentlich für die Prämie (§ 78 BGB., § 56 ADS.). Die Aufrechnung ist nicht zulässig gegen sonstige Forderungen an den Versicherungsnehmer, z. B. gegen Forderungen, die aus einem anderen Versicherungsvertrag herrühren oder die durch kein Versicherungsverhältnis begründet sind<sup>20)</sup>. Der Versicherte kann über die Rechte aus der Versicherung nicht durch Abtretung verfügen (§ 10 Nr. 3 SpVerf.). Fällt unter das Verbot auch die Abtretung an den Speditour? Wortlaut und Zweck der Bestimmung sprechen dagegen. Inwieweit die Abtretung ausgeschlossen ist, ist auch die Verpfändung der Rechte unmöglich (§ 1274 Abs. 2 BGB.). Wohl aber können die Rechte von den Gläubigern des Versicherten gepfändet werden (§ 851 Abs. 2 ZPO.), und sie gehören zu seiner Konkursmasse (§ 1 RD.). Die Geltendmachung des Anspruchs ist befristet. Sie hat innerhalb Jahresfrist, vom Eintritt des Schadens an gerechnet, vor dem in dem Versicherungsschein vereinbarten Schiedsgericht zu erfolgen, anderenfalls der Anspruch erloschen ist.

Im Verhältnis zwischen Versicherungsnehmer und Versicherten hat der Versicherte die Vertragsprämie zu bezahlen; auf Rabatte (Provision), die dem Versicherungsnehmer gewährt werden, hat er keinen Anspruch. Ob in seiner Weigerung zu zahlen die Anweisung an den Speditour liegt, auch zukünftig keine SpVerf. zu nehmen, ist Auslegungsfrage. Ratsam ist, daß der Speditour mit seinem Kunden hierüber in Verhandlungen eintritt. Hat der Speditour für seine Ansprüche gegen den Versicherten aus dem Verkehrsvertrag ein Pfand- und Zurückbehaltungsrecht auch an der Forderung des Versicherten gegen den Versicherer? Kraft Gesetzes (§ 410 BGB.) ist Gegenstand des Pfandrechts nur das Gut, kraft Vereinbarung (§ 53 SpW.) sind dem Pfand- und Zurückbehaltungsrecht außerdem noch „sonstige Werte“ unterworfen. Da aber der Anspruch aus der Versicherung nach der Aufmachung des Speditionsversicherungsscheins von vornherein dem Versicherten zusteht, so gehört er nicht zu den in der Verfügungsgewalt des Speditours befindlichen sonstigen Werten. Diefelbe Erwägung spricht auch gegen die Anwendung

<sup>18)</sup> Die Prämie einschließlich Versicherungssteuer beträgt 1 Reichsmark für 1000 *R.M.* Versicherungssumme, mindestens 10 Reichsmark.

<sup>19)</sup> Bruck a. a. O.

<sup>20)</sup> Bruck 5 BGB. S. 259.

des § 77 BGB., § 55 ADS. Der Spediteur wird nur in Verbindung mit dem Versicherer (Abtretung seiner Ansprüche an den Versicherer, Aufrechnung seitens des Versicherers gegenüber dem Versicherten) Befriedigung erlangen können.

Der Speditionsversicherer ersetzt alle Schäden, die dem Versicherten<sup>21)</sup> durch den Versicherungsnehmer in seiner Eigenschaft als Spediteur, Frachtführer oder Lagerhalter bei Ausführung eines Verkehrsvertrags zugefügt werden und wegen welcher der Versicherte den Versicherungsnehmer in Anspruch nimmt und gesetzlich in Anspruch nehmen kann, wobei unter Verkehrsvertrag jeder Speditions-, Fracht-, Lagervertrag und jeder übliche Nebenauftrag allein oder im Zusammenhang mit einem Speditions-, Fracht-, Lagervertrag wie Nachnahmeerhebung, Verwägung, sonstige Mengestellung, Verpackung, Musterziehung, Verladung, Ausladung, Verzollung, Versicherungsauftrag zu verstehen ist (§§ 2, 3 Nr. 6 SpVers.). Erwächst dem Versicherten beispielsweise ein Schaden, weil der Spediteur schuldhaft das Gut fehl leitet, Ausführverbote, Einfuhrbeschränkungen nicht beachtet, von Wegeanweisungen des Auftraggebers abweicht, das Gut ohne Einziehung der Nachnahme oder Vorlegung gewisser Urkunden aushändigt, Facturen falsch ausstellt oder weil der Spediteur als Lagerhalter bei Aushändigung des Gutes eine Weisung des Einlagerers nicht beachtet hat, so haftet der Speditionsversicherer.

Die Versicherung deckt ferner die Schäden, die durch fehlerhafte Auswahl eines Zwischenspediteurs verursacht werden, wobei diesem jeder Dritte gleichsteht, der an der Ausführung des Auftrags, namentlich an der Beförderung, Lagerung beteiligt ist oder dessen sich der Spediteur zur Erfüllung seiner Verrichtung bedient, insbesondere Frachtführer, Eisenbahn, Schiffer, Gütersammelstelle, Unterspediteur. Sie deckt weiterhin die Schäden, deren wegen der Zwischenspediteur und die gleichgestellten Dritten in Anspruch genommen werden und rechtlich in Anspruch genommen werden können ohne Rücksicht darauf, ob der Zwischenspediteur und der gleichgestellte Dritte selbst eine SpVers. genommen hat oder nicht (§ 3 Nr. 2, 3, 4 SpVers.). Wenn daher der Innenspediteur (Versicherungsnehmer) einen Hafenspediteur zuzieht oder der Hauptpediteur (Versicherungsnehmer) einen Zwischenspediteur beauftragt, das Gut vom Frachtführer oder Verfrachter abzunehmen und es dem Empfänger zuzuführen, so haftet der Speditionsversicherer auch für das Verschehen des Hafenspediteurs und des Zwischenspediteurs.

Die SpVers. deckt schließlich auch die dadurch verursachten Schäden, daß die von dem Versicherten ordnungsgemäß abgeschlossene Transport- und/oder Lagerversicherung durch fehlerhafte Maßnahmen des Spediteurs unwirksam wird (§ 4a SpVers.). Ist der Transport- oder Lagerversicherer bei Eintritt des Versicherungsfalles von der Verpflichtung zur Leistung frei, etwa weil die Prämie nicht rechtzeitig gezahlt oder eine Obliegenheit nicht erfüllt ist, und hatte der Spediteur gegenüber dem Versicherer die Bezahlung der Prämie und die Erfüllung der Obliegenheiten übernommen, so haftet dem Versicherten der Speditionsversicherer. Führt der Spediteur den Versicherungsfall schuldhaft herbei, so kann sein Verhalten dem Versicherten nicht zugerechnet werden. Vertritt man die „Repräsentantentheorie“, so hat der Speditionsversicherer einzustehen.

Die Haftung des Speditionsversicherers ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch Vorsatz des Versicherten oder seiner Angestellten entstanden oder auf Vereinbarungen zwischen Spediteur und Versicherten zurückzuführen ist, die nicht üblich sind, wie Vertragsstrafen, Lieferfristgarantien, oder über die gesetzliche Haftpflicht des Spediteurs hinausgehen. Dagegen sind eingeschlossen vorsätzliche Handlungen des Spediteurs, seiner gesetzlichen Vertreter, Angestellten oder sonstigen Erfüllungsgehilfen (§ 4b, c SpVers.).

<sup>21)</sup> Der Schaden, der einem dritten Unbeteiligten durch den Spediteur, z. B. sein Fahrzeug, zugefügt wird, fällt nicht unter die Speditionsversicherung. Hiergegen könnte sich der Spediteur durch eine Betriebshaftpflichtversicherung schützen.

Der Speditionsversicherer vergütet den Schaden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über die Haftung des Spediteurs, Frachtführers, Lagerhalters (§ 3 Nr. 1 SpVers.). Der Versicherte erhält also mehr von dem Speditionsversicherer, als er ohne Bestehen einer SpVers. auf Grund der vertraglichen Haftung von dem Spediteur bekommen würde. Die Grenzklinie für die geldliche Leistung des Speditionsversicherers ziehen einmal der Ertragswert, als solcher gilt der gemeine Handelswert bzw. gemeine Wert, den das Gut zur Zeit der Erteilung des Verkehrsauftrags an dem Orte hatte, an dem es abzuliefern war, unter Berücksichtigung entstandener oder ersparter Barauslagen, oder, falls das Gut von dem Versicherten zur Zeit der Erteilung des Verkehrsauftrags verkauft war, der Verkaufspreis unter Berücksichtigung entstandener oder ersparter Barauslagen wie Fracht, Zoll usw. (§ 8 Nr. 1, 2 SpVers.). Die zweite Grenzklinie bildet die angemeldete Versicherungssumme; in diesem Sinne ist der von dem Speditionsversicherungsschein verwendete Begriff „Versicherungswert“ (§ 8 Nr. 3) zu verstehen. Für alle auf ein Schadensereignis angemeldeten Ansprüche haften die Versicherer zusammen bis zum Höchstbetrage von zwei Millionen Reichsmark. Ist unterversichert, so tritt verhältnismäßige Haftung ein.

Der Versicherer verzichtet grundsätzlich auf Rückgriff gegen den Spediteur, seine Angestellten oder sonstige Erfüllungsgehilfen (§ 11 Nr. 1 SpVers.). Zu den Erfüllungsgehilfen kann auch der Zwischenspediteur gehören. Mithin ist der Spediteur, unbehindert durch die Sorge eigener Regreppflicht, in der Lage, die Interessen des Versicherten gegenüber dem Versicherer wahrzunehmen. Ein Rückgriffsrecht besteht nur, wenn der Spediteur in böswilliger Absicht den Schaden herbeigeführt hat (§ 11 Nr. 2 SpVers.), und ferner in den Fällen (§ 13 SpVers.): wenn er vorsätzlich seine Anmeldepflicht verletzt, wenn er mit einer fälligen Prämienzahlung länger als zwei Wochen nach empfangener Mahnung im Verzuge ist, wenn ein Schaden dadurch entsteht, daß er bei Ausführung eines ihm erteilten Transport- oder Lagerversicherungsauftrags seine Sorgfaltspflicht fahrlässig verletzt. In dem letzten Falle kann der Spediteur dem Versicherer gegenüber nicht zu einer höheren Leistung verpflichtet sein als gegenüber seinem Auftraggeber; auch im Verhältnis zu dem Versicherer wirkt die Haftungsbeschränkung des § 57 SpV. Der Rückgriff gegen andere an der Ausführung des Speditionsauftrags beteiligte Dritte besteht unbeschränkt, sofern sich diese nicht auf ihre Geschäftsbedingungen, Handels- oder Verkehrsgebräuche berufen können (§ 11 Nr. 1 SpVers.).

Hat der Spediteur die SpVers. für den Auftraggeber oder sonstigen Interessenten genommen, so ist er von seiner Haftung für jeden Schaden, der durch die SpVers. gedeckt wird, frei, so namentlich dann, wenn infolge fehlender oder ungenügender Wertangabe Unterversicherung vorliegt (§ 42 SpV.). Ist die ihm erteilte Anweisung ungenau oder unausführbar, so hat er nach eigenem pflichtgemäßem Ermessen die Versicherung abzuschließen (§ 43 SpV.).

III. Es ist nicht der Zweck dieser Ausführungen, Vorschläge de lege ferenda zu machen, aber auf zweierlei muß hingewiesen werden: Das Nebeneinanderbestehen von zwei Versicherungen bei verschiedenen Versicherern gegen verschiedene Gefahren wird auch hier öfters dazu führen, daß sich der Versicherte zwischen zwei Stühlen gesetzt hat, weil jeder Versicherer allzu leicht behaupten kann, der eingetretene Schaden falle dem anderen zur Last. Die in den Spediteurbedingungen vorgenommene Abgrenzung reicht jedenfalls nicht aus, um die Bedenken zu beseitigen. Das Ungereimteste besteht aber darin, daß der Kunde die Kosten der Versicherung zu tragen hat, die der Spediteur nimmt, um sich gegen Haftpflichtansprüche des Kunden zu sichern. Man kann den Anwälten und Notaren nur den Rat geben, dasselbe zu tun. Ob allerdings ihre Klienten hiermit einverstanden sein werden, ist zu bezweifeln. Das Problem der Spediteurhaftung läßt sich vielleicht im Wege der Versicherung lösen, aber nicht so, wie es geschehen ist.

# Schrifttum.

**Das deutsche Eisenbahnrecht.** Grundriß des deutschen und preußischen Rechts. Von **R. Fritsch**, Wirkl. Geh. Rat. 472 S. Din-Format. Berlin 1927. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der deutschen Reichsbahngesellschaft. Preis 15 M.

Das Eisenbahnrecht umfaßt, wie der Verf. in der Einleitung bemerkt, „alle Rechtsvorschriften, die mit besonderer Beziehung auf die Eisenbahnen ergangen sind, die also ausschließlich oder hauptsächlich die Eisenbahnen betreffen“. Die Darstellung beschränkt sich daher nicht auf die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen, sondern auch auf die dem Privatrecht mehr angehörigen. Der Verf. behandelt auf die dem Eisenbahnen nicht nur als öffentlich-rechtliche Institute, n. a. W. die Eisenbahnen nicht nur als öffentlich-rechtliche Institute, bei denen, seien es Staats-, seien es Privatbahnen, für deren Bau, deren Betrieb, Verwaltung, Organisation, deren Beamte und Arbeiter nach ihrer Natur eigenartige, dem öffentlichen Recht angehörige Bestimmungen getroffen sind, sondern auch — allerdings vornehmlich für die Eisenbahn in Betracht kommende — das Enteignungsrecht, das Pfandpfandrecht, das Frachtrecht. Diese letzteren Bestimmungen scheidet Gleim, den der Verf. in dankbarer Anhänglichkeit seinen Lehrer nennt, vom Eisenbahnrecht aus. Man kann verschiedener Ansicht darüber sein, ob eine derartige Trennung der beiden Gebiete begrifflich richtig und zweckmäßig ist. Für ein Lehrbuch, wie es der Verf. schreiben will, ist es jedenfalls erwünscht, wenn der Lernende den ganzen Stoff in einem Buch zusammengefaßt vor sich hat.

Ein derartiges Lehrbuch, dessen Stoff sich bis zur unmittelbaren Gegenwart, d. h. die Gesetzgebung des Jahres 1924 über die Reichsbahngesellschaft, erstreckt, besitzen wir bis jetzt nicht. Die älteren, zum Teil überaus wertvollen, sind fast völlig überholt. Ich hebe aus dem vom Verf. aufgezählten heraus das ausgezeichnete, für jene Zeit unübertreffliche Werk von Dr. Wilh. Koch: Deutschlands Eisenbahn (1860) nebst der Fortsetzung: Das Eisenbahntransportrecht (1866), worin besonders auch ein erschöpfendes, heute zum Teil nur schwer zugängliches Quellenmaterial zusammengetragen ist. Ferner Das Recht der Eisenbahnen in Preußen von W. Gleim, von dem leider nur ein Band, Das Eisenbahnbaurecht, i. J. 1893 erschienen ist. Der Abschnitt über Eisenbahnbau usw. in dem uns vorliegenden Werk fehlt, wie der Verf. auch bemerkt, durchweg auf dem Boden der Gleimschen Darstellung, an der auch, abgesehen von den seit 1893 eingetretenen Neuerungen, kaum etwas geändert werden könnte. Der Verf. hat, der Anlage seines Buches entsprechend, sich tieferen Eingehens auf die geschichtliche Entwicklung der Rechtslehren enthalten, so anziehend eine solche Darstellung z. B. für das Konzeptionsrecht, das Frachtrecht, auch sein möchte. Er gliedert seine Darstellung im Anschluß an die Entwicklung der Eisenbahnen (vgl. S. 32 ff.), Staatsbahn, Privatbahn, Beziehungen der Eisenbahn zur Polizei, zur Post, Telegraphie und Zollverwaltung. Bei dem Betrieb wird auch das Verkehrsrecht und das Tarifrecht behandelt, und ein kurzer Auszug aus der Eisenbahnverkehrsordnung gegeben. Einer besonderen Behandlung werden die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen nach dem G. v. 28. Juli 1892 unterzogen. — Diese Angaben mögen genügen, um dem Leser zu zeigen, daß der Verf. seinen Gegenstand erschöpft hat und daß man keine der zum Eisenbahnrecht gehörigen Angelegenheiten vermissen wird.

Die Schreibweise des Verf. ist klar und lebendig, was wohl auch damit zusammenhängt, daß sein Buch aus Vorlesungen hervorgegangen ist, die er zuerst an der Berliner Universität und später bei verschiedenen Eisenbahndirektionen gehalten hat. Wenn man Stellung zu dem ganzen Werke nehmen will, so muß man sich gegenwärtig, daß es in allererster Linie für die Praxis bestimmt ist, und nicht nur zur Einführung in den praktischen Dienst der Eisenbahnverwaltung ist es geeignet, sondern es wird auch den Eisenbahnbeamten bei Bearbeitung aller hierher gehörigen Fragen gute Dienste leisten. Außerdem aber ist eine solche erschöpfende und übersichtliche Darstellung der Eisenbahnrechtsfragen auch für die Verwaltungs- und Justizbehörden, für wirtschaftliche Körperschaften und Geschäftsleute unzweifelhaft von großem Werte.

Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. v. der Leyen, Berlin.

**Dr. Fritz Müller**, Geh. Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium: **Juristisches Automobil-Lexi-**

**kon.** Berlin = Wilmerzdorf. Dr. Ernst Valentin Verlag 239 S. Preis 7,50 M.

Der Verf. will mit dem Buche dem Juristen, der technischer Laie ist, dem Techniker, der juristischer Laie ist, und dem auf beiden Fachgebieten nicht bewanderten gebildeten Interessenten das Automobilrecht in übersichtlicher Form näherbringen. Dieser Plan ist ihm zweifellos trefflich gelungen. Wie das „Automobilrecht“ von Oberländer-Bezold (vgl. JW. 1927, 157) ist das Buch in der Buchstaben-Reihenfolge abgefaßt. Es unterscheidet sich von dieser Darstellung des gesamten Automobilrechts (einschl. des Kraftfahrzeug-Steuerrechts) insofern, als es seiner anderen Zweckbestimmung entsprechend auf ausführlichere und eingehendere Rechts Erläuterungen verzichtet, dagegen in wesentlich weitergehendem Maße technische Begriffe unter Beifügung von Skizzen erörtert. Wem es darum zu tun ist, sich über Fragen des Automobilrechts rasch einen Überblick zu verschaffen, wird in dem Buche ein vorzügliches Hilfsmittel finden. Die Anordnung des Stoffes innerhalb der einzelnen, nach Stichwörtern geordneten Darstellungen ist außerordentlich klar und übersichtlich; für erschöpfende Behandlung und Zuverlässigkeit bürgt die tiefgründige Sach- und Rechtskenntnis des Verf., die sich in dessen Komm. zum Automobilgesetz offenbart.

Das Buch wird insbes. auch dem Kraftfahrer selbst, der sich über seine besonderen, durch die verkehrspolizeilichen Vorschriften begründeten Pflichten unterrichten und dadurch Unannehmlichkeiten entgehen will, treffliche Dienste leisten.

Rat am BayObL. Dr. Bezold, München.

**Dr. Fritz Müller**, Geh. Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium: **Automobilgesetz** nebst den einschlägigen Nebenbestimmungen. Stilles Rechtsbibliothek Nr. 44. 2. vermehrte Auflage. 879 S. Preis geb. 20 M.

Was ich bei der Besprechung des Buches in seiner ersten Auflage (JW. 1927, 642) andeuten zu dürfen geglaubt habe: das Buch werde seinen Platz in der Rechtswissenschaft behaupten, scheint sich bereits zu bewahrheiten. Nach nicht viel mehr als Jahresfrist ist das Buch schon in zweiter Auflage erschienen. Es mag allerdings die unterdessen erfolgte Abänderung der KraftfahrzVerkVO. vom 28. Juli 1926 einen besonderen Anlaß zu Neuherausgabe geboten haben, aber das Werk muß sich doch schon in der ersten Auflage sehr gut eingeführt haben, wenn nach so kurzer Zeit schon an die Neubearbeitung herangetreten werden konnte. Sicherlich werden alle, die das Buch in seiner ersten Auflage kennengelernt und benützt haben und die dadurch Freunde des Werkes geworden sein müssen, dem Verf. und dem Verlag aufrichtigen Dank wissen, daß der wertvolle Komm. auf den neuesten Stand der Gesetzgebung und Nspr. gebracht wurde.

Das Buch hat rein äußerlich eine beträchtliche Erweiterung erfahren (von 777 auf 879 Seiten). Aber auch inhaltlich weist es wesentliche Veränderungen und Verbesserungen auf. Es wurde nicht bloß durch Hinzufügung von Erläuterungen zu den neuesten Vorschriften, besonders der VerkVO., ergänzt, sondern in allen seinen Teilen gründlich überarbeitet und mehrfach umgearbeitet. Dazu ist noch im Anhang die neue StraßenVerkVO. und die preuß. PolizeiVO. über Garagen gekommen. Das Werk gibt demnach Aufschluß in allen Fragen des einschlägigen Rechtsstoffes.

Über die Güte und den Wert des Buches brauche ich denen nichts zu sagen, die es bereits selbst kennengelernt haben; alle anderen, die sich irgendwie mit dem Kraftfahrzeugrecht zu befassen haben, kann ich nur dringend empfehlen, das Buch kennenzulernen. Sie werden alsbald den einen seiner vielen Vorzüge merken, daß der Verf. sich den Gedanken „relata refero“ nicht zum Leitzaj genommen hat. Überall entwickelt er, gestützt auf tiefgründiges Wissen und umfangreiche Kenntnisse, seine eigenen Ansichten, ohne es aber dabei zu verschmähen, die wertvollen Ergebnisse der Rechtslehre und der Nspr. heranzuziehen, mitzuteilen und zu verwerten. Das Buch ist ein wissenschaftliches Werk, das zugleich den Bedürfnissen der Praxis nach jeder Richtung zu dienen vermag. Wer immer sich auf dem Gebiete des Automobilrechts zu beschäftigen hat, wird an ihm nicht vorübergehen können.

Rat am BayObL. Dr. Bezold, München.

# Vereinigungen.

## Comité Maritime International.

Tagung in Amsterdam 1.—4. August 1927.

Alle zwei Jahre pflegt das C. M. I. seine Mitglieder zusammenzuberufen zur Beratung bestimmter international-seerechtlicher Fragen, nachdem vorher die nationalen Zweigvereine sich mit denselben beschäftigt haben. Auf die Genueser Tagung des Jahres 1925, über welche in der JW. 1926, 342 berichtet ist, folgte in diesem Jahre die von Amsterdam, gleichfalls stark besucht und vorzüglich geleitet.

An erster Stelle wurde erneut verhandelt die Zwangsversicherung der Passagiere, und zwar auf Grund des Berichtes einer in Genua eingesetzten Kommission. Diese hat an dem Grundgedanken Zwangsweiser Versicherung aller über See fahrenden Passagiere gegen die Gefahren des Todes und körperlicher Beschädigung durch den Reeder oder Charterer des befördernden Schiffes festgehalten und ausgesprochen, daß es sich gegebenenfalls nicht um einen Anspruch aus gesetzlich festgelegter Haftung, sondern um einen Versicherungsanspruch gegen den Transportunternehmer handeln würde, der auch dann gegeben sei, wenn fehlerhaftes Handeln oder Mangel an gehöriger Sorgfalt auf Seiten des Passagiers den Schadensfall verursacht habe; Vorsatz und unentschuldbares Verschulden müßten allerdings den Versicherungsanspruch ausschließen. Im übrigen hebt der Kommissionsbericht noch schärfer hervor, daß der Versicherungsanspruch in keiner Weise berühre die vom Beförderungsvertrag unabhängigen Rechte Dritter gegen den Unternehmer und die durch den Versicherungsanspruch nicht gedeckten Rechte des Passagiers gegen Dritte, indem er in letzterer Beziehung den Dritten ausdrücklich das Recht einräumt, in Abzug zu bringen, was sie selbst dem aus abgeleitetem Rechte des Passagiers etwa klagenden Unternehmer wegen des Schadensfalles haben zahlen müssen.

Der Kommissionsentwurf rief in Amsterdam die alten Gegner der Passagierzwangsversicherung, die letzten Endes nichts anderes darstelle als eine anderweitige Regelung der Reederhaftung, wieder auf den Plan. Deutschland, die nordischen Staaten, die Vereinigten Staaten von Nordamerika sowie die Niederlande. Sie wiesen wiederholt darauf hin, daß solche Haftungsfälle verhältnismäßig selten seien und durchschnittlich nicht erhebliche Lasten für die Reedereien mit sich brächten, daß die Durchführung des Gedankens eine z. B. unerwünschte Erhöhung der Passagierpreise mit sich bringen, auch einen umständlichen Apparat erfordern und die Zahl der Prozesse gewiß nicht vermindern würde, ganz abgesehen davon, daß noch nicht einmal die in Betracht kommenden Versicherungssummen feststünden. Ebenso energisch traten die Freunde des Planes, Frankreich, Italien, Japan und namentlich England (Sir Norman Hill ist der Vater und energische Verfechter der Zwangsversicherung) für ihn ein. Von englischer Seite wurde sogar angeregt, den versicherten Passagieren kein Klagerecht gegen dritte Schiffe zu geben, also alle anderen Schiffe der Welt durch Zahlung der Versicherungssumme abseiten des Befördernden zu befreien.

Entscheidend für die Weiterbehandlung der Frage war schließlich eine von Herrn Geheimrat Stimming, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, abgegebene Erklärung des Inhaltes, daß die deutschen Reeder, die vor weiterer Klärung des ganzen Fragenkomplexes eine Abstimmung über die grundsätzliche Seite nicht wünschen könnten, im Prinzip bereit seien zu lokaler Mitarbeit auch im Interesse der Passagiere. Im Anschluß an diese Erklärung wurde einstimmig folgendes beschlossen: „Die Konferenz beauftragt ihre Unterkommission, weiterzuarbeiten unter Berücksichtigung der von der Versammlung und dem Genfer Internationalen Arbeitsamt zu dem Gedanken der Zwangsversicherung geäußerten Meinungen und einen dem C. M. I. vorzuliegenden Konventionsentwurf so abzufassen, daß seine Grundzüge die Billigung der Reeder und Passagiere finden können. Da einige Delegationen weder bereit noch ermächtigt sind, für das Zwangsversicherungssystem als solches ihre Stimme abzugeben, soll zunächst außerhalb einer Konferenz nach Fertigstellung des neuen Entwurfes durch die Unterkommission die Stellungnahme der Länder zum Prinzip eingefordert werden. Alsdann ist eine Sonderkonferenz des C. M. I. einzuberufen.“

Die Weiterführung der Arbeiten auf diesem Gebiete durch das C. M. I. ist damit gewährleistet, ein Gebiet, welches an und für sich auch das Internationale Arbeitsamt, das auf der Konferenz vertreten war, zu dem Seinigen zählt. Das schwere Unglück, welches jüngst den italienischen Dampfer „Principessa Mafalda“

betroffen hat, wird sicherlich dem Gedanken der Passagierzwangsversicherung einen weiteren Impuls geben.

Die zweite Frage, die auf der Konferenz behandelt wurde, betraf die sog. Garantiebriebe (letters of indemnity, lettres de garantie). Das ist auch eine viel erörterte und umstrittene Materie. Häufig kommt es vor, daß der Kapitän eines Seeschiffes angesichts äußerlich beschädigter, insbes. hinsichtlich der Verpackung anscheinend nicht ganz einwandfreier Güter oder wenn wegen Menge oder Gewicht derselben zwischen ihm und dem Ablader keine Übereinstimmung besteht, seiner Verpflichtung entsprechend sich weigert, reine Konnossemente zu zeichnen. Solche Konnossemente werden aber vom Bankier des Käufers der Waren verlangt. Der Kapitän versteht sich dann wohl dazu, das Konnossement ohne einen Vorbehalt wegen Beschädigung, Gewichtsdifferenz und dergl. zu zeichnen, aber nur gegen die schriftliche Verpflichtung des Abladers, den Reeder schadlos zu halten, falls im Bestimmungshafen der Konnossementsinhaber, sich berufend auf das reine Konnossement, Ansprüche gegen das Schiff erheben und dergl. Im anderen Falle muß der Ablader auf Grund des Garantiebriebes dem Reeder das erstatten, was dieser dem reklamierenden Empfänger hat zahlen müssen. Mit derartigen Garantiebrieften wird allorten gearbeitet. Sie sind unbedenklich, wenn Geber und Nehmer frei von betrügerischer Absicht sind. Die Ansicht ist jedoch weit verbreitet und sie wurde auf der Konferenz auch von Frankreich, Belgien, Griechenland, Schweden und Japan vertreten, daß Garantiebriebe, weil gegen den wichtigen Grundsatz der Wahrheit des Konnossements verstoßend, absolut und zwar durch ein international gültiges Gesetz zu verbieten seien. Von deutscher, italienischer, englischer und norwegischer Seite wurde der Standpunkt vertreten, daß es dem Handel zu überlassen sei, Mittel gegen Mißbräuche in der Ausstellung von Garantiebrieften evtl. unter Zuhilfenahme der Juristen zu finden.

Das Problem ist auch juristisch äußerst interessant. Es ließe sich leicht ein Buch darüber schreiben. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß, wenn Geber und Nehmer eines Garantiebriebes bösen Glaubens sind, nach deutschem Rechte mit Nichtigkeit und Schadensersatzpflicht zu rechnen sein würde. Bei einem gutgläubig gegebenen und genommenen Garantiebriebe werden die Dinge meist wie folgt verlaufen: Wird dem Empfänger beschädigte Ware angeboten und liegt ein dem Empfänger nicht bekannter Reeder vor, dann wird der Reeder zunächst versuchen, Ersatzleistung zu vermeiden unter Bezugnahme auf die Konnossementsklauseln. Selingt ihm das nicht, dann ist er durch den Reeder gedeckt, wenn dessen Aussteller zahlen kann. Im Zweifel wird der verschäderte Empfänger sich zunächst an seinen Versicherer wenden, gestützt auf das reine Konnossement und die Tatsache, daß die Ware nach Verendigung der Seereise Schaden gezeigt hat. Der Asskuradeur wird dann meistens zahlen müssen. In der Regel ist also der Asskuradeur der Leidtragende und es ist daher verständlich, wenn die Asskuradeure wünschen, jeweils über das Vorhandensein eines Reeverbes unterrichtet zu sein. In dieser Hinsicht besteht für den Reeder des Schiffes keine Offenbarungspflicht den Asskuradeuren gegenüber, wohl aber für den Warenempfänger, doch wird dieser nur selten über das Vorliegen eines Reeverbes unterrichtet sein. Es wird gegenwärtig versucht, eine den Interessenten der Asskuradeure gerecht werdende Verständigung mit den Reedern in dieser Frage zu erzielen.

In Amsterdam ist beschlossen worden, daß das Bureau Permanent des C. M. I. angesichts der Notwendigkeit, die Natur des Konnossements als Warensurrogat im internationalen Kreditverkehr zu bewahren, die Angelegenheit im Auge behalten und falls den Interessenten eine befriedigende Lösung der Frage nicht gebräun sollte, einen Unterausschuß beauftragen soll, der nächsten Versammlung des C. M. I. Bericht zu erstatten, insbes. darüber, ob etwa eine internationale Konvention wegen der Garantiebriebe anzustreben ist.

Die Konferenz endete mit einigen bedeutsamen Feststellungen bez. der folgenden der Initiative des C. M. I. entsprungene internationalen Vereinbarungen.

I. Immunität von Staatschiffen. Gesetz geworden in Deutschland sowie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Griechenland, England, Frankreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, Siam, Italien und Japan wird die Vereinbarung voraussichtlich in absehbarer Zeit Gesetz werden.

II. Beschränkung der Reederhaftung. Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken. Einleitende Schritte zur Einführung der



diese Gegenstände betr. Vereinbarungen sind unternommen von Belgien und den anderen gleichzeitig mit diesem Staate unter I genannten Staaten. Die Niederlande, in denen erst kürzlich ein neues Seerecht in Kraft getreten ist, verhalten sich noch abwartend. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika scheinen an Einführung nicht zu denken. Deutschland hat die Vereinbarung betr. Schiffsgläubiger und Schiffshypotheken gezeichnet. Vor Zeichnung der Vereinbarung betr. Beschränkung der Reederhaftung muß noch eine Unklarheit in dem Entwurfe beseitigt werden.

Wegen der sog. Haager Regeln (Konfossimentsrecht), die von der International Law Association ausgearbeitet sind, wurde darauf hingewiesen, daß hier die Dinge nicht so einfach lägen. Die

Regeln sind schon vor längerer Zeit Gesetz geworden in England und in einigen englischen Dominien und Kolonien. Gesezentswürfe liegen vor in Belgien, Japan und Frankreich, im letzteren Lande allerdings mit materiellen Änderungen der beschlossenen Regeln. Die Niederlande verhalten sich aus dem oben angegebenen Grunde abwartend. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika lehnen ab. Deutschland hat bei Zeichnung der Konvention den Vorbehalt gemacht, daß auch die nordischen Länder zeichnen müßten.

Abschließend sei gesagt, daß die Beratungen der Konferenz, deren Ergebnisse allseitig befriedigt haben, denkbar angenehm verliefen. Die Holländer waren vorbildliche Gastfreunde.

M. Dr. Schulze-Smidt, Bremen.

## Kleinere Aufsätze.

### Neuere Rechtsprechung

#### zum Kraftfahrzeuggesetz und den einschlägigen Gesetzen.

(Fortsetzung aus JW. 1927, 163, Stand vom 1. September 1927.)

##### A. Bürgerliches Gesetzbuch:

1. § 823. Die Verletzung eines Schutzgesetzes schafft noch keine Vermutung des ursächlichen Zusammenhangs mit dem Unfall (JW. 1926, 2533).

2. § 839. Unter welchen Voraussetzungen ist eine militärische Kraftwagenfahrt zur Heranschaffung von Sachgütern als Ausübung öffentlicher Gewalt anzusehen? (RG.: Recht 1927, Nr. 1187 = BayZ. 1927, 287).

3. § 904. Hat der Kraftwagenführer zur Rettung eines Menschen sein Fahrzeug zur Seite gelenkt und dadurch nicht absichtlich, aber doch mit Eventualvorbehalt eine fremde Sache beschädigt, so haftet er nach § 904 BGB. dem Eigentümer direkt. Der Geschädigte braucht sich nicht mit seinen Ersatzansprüchen an den Geretteten verweisen zu lassen (OLG. Düsseldorf: JW. 1927, 922).

##### B. Preuß. Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838.

Welche Sicherungsmaßnahmen sind bei weniger verkehrreichen Nebenstrecken erforderlich? (OLG. Hamm: JW. 1927, 923).

##### C. Eisenbahnbau- u. Betriebsordnung.

§ 74. Das Gebot, daß Fuhrwerke an den Warnungstafeln anzuhalten haben, bedeutet nur, daß sie halten müssen, wenn der Führer das Herannahen des Zuges unmittelbar wahrgenommen hat oder durch Lichtsignal oder sonstige davon Kenntnis erlangt. Außer § 74 a. a. D. kann aber auch § 18 III KraftfahrzGD. Platz greifen, falls durch Übergang von Bahnstrecken durch die Landstraße Hindernisse in die Fahrbahn gelangen können (RG.: Recht 1927 Nr. 1538).

##### D. Strafgesetzbuch (§§ 222, 230).

1. Schon nach allgemeiner Sorgfaltspflicht haben Kraftfahrer es zu vermeiden, scharf an zu überholenden Fahrzeugen oder Personen vorbeizufahren (RG.: JurR. III, 83).

2. Wann darf der Führer den Verkehrsvorschriften zuwiderhandeln? (RG.: Recht 1927 Nr. 471.)

3. Wer ist Kraftfahrer von Beruf? Abhandlung von Bezdol, JStW. 47, 203; jedoch RGSt. 59, 269; DRZ. 1926 Nr. 1076 (Ankellateur); Recht 1927 Nr. 472 (Arbeiter); HöchstR. III, 3 (Mechaniker, Vergnügungsfahrt); JurR. II, 1783 (Beamter, der Dienstreisen mit Auto ausführt); JurR. II, 1784 (Wettfahrer); JurR. III, 84; BayZ. 1927, 262; JW. 1927, 194 (Kundenbesuch); 1927, 388 (Architekt). „Von Beruf Kraftfahrer ist nicht ohne weiteres derjenige, der sich im Besitze eines polizeilichen Führerscheines befindet und seinen Kraftwagen selbst steuert, erforderlich ist vielmehr, daß das Kraftwagenfahren für ihn einen, wenn auch nicht den einzigen Lebenszweck bildet“, JW. 1927, 2028 (Fabrikdirektor).

4. Den Fahrshüller trifft nicht die erhöhte Verantwortlichkeit des berufsmäßigen Fahrers (RG.: JurR. II, 2397).

5. Schon die erstmalige Fahrt als berufsmäßiger Kraftfahrer untersteht der erhöhten Sorgfaltspflicht (RG.: JurR. II, 2303).

6. Gefälligkeitfahrt schließt strafrechtliche Haftung des Führers nicht aus (BayObLG.: JW. 1927, 460).

7. Der Führer kann sich bei einem Unfall auf seine Ungeübtheit im Fahren dann nicht berufen, wenn er, um der Lage, in der er sich befand, Herr zu werden, keiner längeren Erprobung als Kraftfahrer bedurfte (RG.: JW. 1927, 2030).

8. Der Kraftfahrer kann sich in der Regel auf ein Mitverschulden des Verletzten nicht berufen und muß mit Unbesonnenheiten und Unachtsamkeiten des Publikums rechnen. Allein wenn das mitwirkende Verschulden oder unbedachte Verhalten des Verletzten derartig ist, daß es außerhalb aller menschlichen Berechnung liegt und für den Fahrer nach den Erfahrungen des täglichen Lebens nicht voraussehbar ist, so unterbricht sein Eingreifen die Kette des natür-

lichen Kausalf Zusammenhangs, und an ihm endigt das Verschulden des Führers (BayObLG.: JW. 1926, 185).

9. Wenn ein Unfall durch mangelnde Straßendisziplin der Bevölkerung verursacht wird, so haftet der Führer, falls ihm jener Umstand bekannt war (RG.: HöchstR. II, 258).

10. Für die sachgemäße Führung ist der Führer, nicht der Mitfahrer oder der Bremser des Anhängerwagens verantwortlich (RG.: JW. 1927, 926).

11. Bei der Beurteilung des Kausalverlaufs und seiner Vorhersehbarkeit muß der konkrete, nicht der abstrakte Erfolg zugrunde gelegt werden. Auf die Vorhersehbarkeit aller Einzelheiten des konkreten Verlaufs kommt es allerdings nicht an. Jedoch müssen sich auch die unbekannteren Einzelheiten des vorl. ursächlichen Verlaufs innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erfahrung halten (RG.: JW. 1927, 904).

§ 360 Nr. 11: BayObLG.: JW. 1926, 2765 = JurR. II, 1995; an der bisherigen Rpr., wonach leichtfertiges Bespritzen der Straßenspassanten mit durch die Räder aufgeworfenem Straßenkot als grober Unfug angesehen werden kann, wird festgehalten, ebenso später RevReg. I Nr. 171/27; a. A. Dresden: HöchstR. III, 146; RG. ebd. III, 156 = Recht 1927 Nr. 654 = JurR. 1927 Nr. 678: Das Bespritzen sei nach § 18 I VerkVorschr., § 21 KraftfahrzG. zu bestrafen.

§ 366 Nr. 1: Überführungsfahrten an Sonntagen stellen eine Übertretung der Sonntagsruhe dar (BayObLG., RevReg. II Nr. 398/26).

##### § 366 Nr. 10:

1. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist im KraftfahrzG. und in der VerkVord. erschöpfend geregelt, soweit nicht ebenda Ausnahmen zugelassen sind; Begriff des „in Verkehr befindlichen Wagens“ (BayObLG.: JW. 1926, 1996).

2. Verboten eine StraßenPolVord. das Überholen von Straßenbahnzügen an den Haltestellen der Straßenbahn durch andere Fahrzeuge, so hat der Führer des Fahrzeuges schon dann zu halten, wenn die Bremse des Straßenbahnwagens in Tätigkeit gesetzt wird, um den Wagen zum Halten zu bringen (RG.: JurR. I, 1496 = HöchstR. I, 221).

##### E. Kraftfahrzeuggesetz.

§ 1: Fahrtenbücher für Kraftfahrergeschäfte: Polizeilicher Zwang zur Führung derselben nicht zulässig (SantVGS.: JW. 1926, 2320).

§ 2: Polizeiliche Erfordernisse bei Zulassung von Kraftomnibusbetrieben. Die Polizeibehörde darf nach ihrem Ermessen die Genehmigung auch von dem Vorhandensein eines Bedürfnisses oder von der Leistungsfähigkeit des Unternehmers abhängig machen, aber nicht aus Willkür oder Schikane die Genehmigung verlagern (PrVGS. v. 29. April 1926: GewArch. XXIV, 64). Konkurrenz der neuen Linie gegenüber der städtischen Straßenbahn ist kein Versagungsgrund (ebd.).

§ 3: 1. Wird die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrlehrers durch unzulässige Anweisungen des die Prüfung abnehmenden polizeilichen Sachverständigen an den Prüfling beseitigt? (RG.: GoldArch. 69, 418 [wird verneint]).

2. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des den Wagen steuernden Fahrshüllers wird durch § 3 II nicht ausgeschlossen, falls diesem eine eigene Fahrlässigkeit zur Last fällt (RG.: DRZ. 1926 Nr. 1088 = JurR. II, 2397).

3. § 3 begründet keine strafrechtliche Haftung des Fahrlehrers für Zuwiderhandlungen von Fahrshüllern gegen § 366 Nr. 10 StGB. Dagegen kann, wenn der Fahrlehrer bei wahrgenommenen Zuwiderhandlungen des Schülers nicht eingreift, seine Verantwortlichkeit nach allgemeinen Grundsätzen begründet sein (BayObLG., StG. XXVI, 188 = BayZ. 1927, 126).

4. Der Prüfling, der nach abgelegter Prüfung in Begleitung des Fahrlehrers nach Hause fährt, darf das Fahrzeug nicht selbst lenken (Wetz.: JW. 1926, 2166).

5. Als Begleiter i. S. des § 3 hat nur zu gelten, wer sich so nahe bei der das Steuer führenden übrigen Person befindet, daß

ein unmittelbares und sofortiges Eingreifen durch Bedienen der Maschinerie möglich ist. Davon kann keine Rede sein, wenn der Fahrer mit einem anderen Wagen vorausfährt. Der durch den Lehrvertrag begründete Pflichtenkreis des Fahrlehrers ist aber keineswegs derart abgegrenzt, daß darunter nur die Begleitung fielen; es gehört dazu vielmehr auch die sachgemäße Belehrung und Anweisung (BayObLG., Slg. XXVI, 96 = JurR. III, 192).

§ 4: Die Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen ist nicht bei Verfehlungen gerechtfertigt, die während der Ausübung der Führertätigkeit begangen worden sind oder unmittelbar mit dieser zusammenhängen; sie kann unter Umständen auch auf ein Verhalten gestützt werden, das der Führer eines Kraftfahrzeuges außerhalb der Ausübung seines Berufes an den Tag gelegt hat (SächObLG. v. 16. Dez. 1922; Reg. 44, 232).

§ 5a: Nichterfüllung der Pflicht zur Kennzeichnung gefährlicher Wegstellen durch die Wegepolizei zieht Haftung des Fiskus nach sich (RG.: JW. 1927, 1265).

§ 7, III: Haftung des Halters für Schwarzfahrt des Chauffeurs (RG.: JurR. III, 41; RG.: JW. 1927, 921<sup>1</sup>, 1a; Düsseldorf, ebd. 922).

§ 8: Der Mitfahrer bei einer Gefälligkeitfahrt verzichtet nicht ohne weiteres auf Schadenersatzansprüche aus Verschulden des Wagenlenkers (RG.: JW. 1926, 2534; ähnl. BayObLG.: JW. 1927, 460).

§ 10: In § 10 II KraftfahzG. wird der überlebenden Ehefrau eine Entschädigung (Rente) für den ihr durch den Tod des Ehemannes entgehenden Anspruch auf Unterhalt nicht für ihre eigene Lebenszeit, sondern durchaus folgerichtig nur für die mutmaßliche Lebenszeit des Getöteten eingeräumt (RG.: JurR. 1927 Nr. 1420).

§ 17 II: 1. Haftung aus Zusammenstoß zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug bei schrankenfreiem Bahnübergang? (OLG. Köln: JW. 1926, 2305)

2. Die Ansprüche gegen die Eisenbahn bei Autounfällen auf Schienenkreuzungen (Aufs. v. Eger: LZ. 1927, 1302).

3. Werden nach einem Unfall sowohl der Fahrzeughalter als sein Führer vom Verletzten auf Entschädigung belangt, so kann aus § 17 Abs. 1 Satz 2 weder eine Befreiung der Bekl. von der sie nach §§ 7 II, 18 I Satz 2 treffenden Beweislast, noch von der den § 9 KraftfahzG., § 254 BGB. entsprechenden Beweispflicht dafür hergeleitet werden, inwieweit bei dem Unfall ein Verschulden des Verletzten oder die von seinem Kraftfahrzeug ausgehende Betriebsgefahr mitgewirkt hat (RG. 114, 73 = JW. 1927, 891).

§ 21: 1. Zwischen einem Vergehen der fahrlässigen Tötung und einer Übertretung nach § 21 KraftfahzG. ist Tatmehrheit anzunehmen, wenn der Täter durch zu große Geschwindigkeit, Linksfahren u. dgl., gegen die Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verstößt und nur gelegentlich dieser Verfehlung und unabhängig hiervon durch eine anderweitige Unvorsichtigkeit den Unfall herbeigeführt hat, Tateinheit dagegen, wenn der Unfall gerade durch die vorgeschriebene Art des Fahrens verursacht worden ist (RG. v. 1. Okt. 1926, I 503/26 = Recht 1926 Nr. 2301 = JW. 1927, 905; vgl. RGSt. 59, 318).

2. Von Kraftfahrern ist nicht zu verlangen, daß sie sich vor ihren Ausfahrten über die, sei es auch nur in ihrem Bezirk, Sonntags gesperrten Straßen unterrichten. Eine Fahrlässigkeit liegt höchstens dann vor, wenn sie die auf die Sperrung hinweisenden Warnungstafeln an den Straßen nicht lesen (Dresden: JW. 1927, 2068 [anders die bay. Rspr.]).

§ 22: 1. In hilfloser Lage kann der Verletzte auch dann sein, wenn sich schon Leute an der Unfallstelle eingefunden haben, da es vom Zufall abhängt, ob jene dem Verletzten helfen können oder wollen (RG.: HöchstNR. II, 183).

2. Entziehen durch die Flucht liegt nicht vor, wenn der Führer von dem Unfall erst nachträglich Kenntnis erhält und es unterläßt, zur Feststellung seiner Person an die Unfallstelle zurückzukehren (RG.: Recht 1927 Nr. 1481 = JurR. III, 1494).

§ 24: 1. Abs. 1 ist auch anwendbar, wenn ein Führerschein erteilt, aber abhanden gekommen war und der Führer dann ohne Doppel fährt (BayObLG. Slg. XXVI, 167 = JW. 1926, 2768).

2. Zu Abs. 2: Die Ermächtigung zur Führung kann auch stillschweigend geschehen (RG.: JurR. 1927 Nr. 1001).

F. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr:

§ 2: Wenn straßenpolizeiliche Vorschriften durch Kraftfahrzeuge übertreten werden, so ist § 366 Nr. 10 StGB., nicht § 21 KraftfahzG. die einschlägige Strafvorschrift (BayObLG.: RevReg. I Nr. 57/26, 519/26 = Slg. XXVI, 188).

§ 4: 1. Die vorgeschriebenen Laternen an einem Kraftstraß mit Beiwagen müssen fest angebracht sein (BayObLG.: RevReg. I Nr. 225/26 = JurR. II, 2004 = Slg. XXVI, 205).

2. Beruhen Rauch- und Geruchentwicklung bei einem Kraftfahrzeug auf vorschriftswidrigem Bau, so ist der Eigentümer strafrechtlich haftbar, beruhen sie auf nachlässiger Behandlung des Fahrzeuges durch den Führer, ist dieser haftbar (RG.: HöchstNR. III, 155).

3. Nach Eintritt der Dunkelheit bedarf gem. §§ 4<sup>5</sup>, 11 auch das stehende, aber noch im Betrieb befindliche Kraftfahrzeug der Beleuchtung (Naumburg: HöchstNR. II, 352).

4. Die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen während der Dunkelheit ist nicht nach den PolWD. über den Fahrwerksverkehr auf öffentlichen Straßen zu beurteilen, sondern nach den einschlägigen Bestimmungen der ReichsWD. über den Kraftfahrzeugverkehr. Durch § 16 ReichsWD., der die Verantwortlichkeit des Führers für die Beleuchtung des Kennzeichens festsetzt, ist die Haftung des Eigentümers des Kraftfahrzeuges im Falle des Mangels der erforderlichen Sorgfalt nicht aufgehoben (RG. v. 22. Okt. 1926, RGSt. V, 158).

5. Ob die Kraftwagen auf den Aufstellungsplätzen beleuchtet sein müssen, richtet sich nach den örtlichen PolWD. (OLG. Hamburg: JW. 1927, 937 = GoldArch. 71, 183).

§ 5 III: Die gelegentliche Benutzung eines Lastkraftwagens zur Personenbeförderung enthält keinen Verstoß gegen die Zulassungsbedingungen (Jena: JurR. II, 1594).

§ 6: Die durch § 6 V Satz 1 dem Eigentümer auferlegte Verpflichtung, die Herausziehung eines Fahrzeugs auf dem öffentlichen Verkehr der zuständigen Verwaltungsbehörde mitzuteilen, sowie die Zulassungsbescheinigung und das Kennzeichen abzuliefern, bildet einen strafrechtlichen Tatbestand. Dagegen bezieht sich § 6 V Satz 4 nur auf das innere Verhältnis zwischen Verwaltungsbehörde und Steuerbehörde (OLG. Karlsruhe: Recht 1927 Nr. 976).

2. Eigentümer i. S. des § 6 VI ist der Eigentümer i. S. des bürgerl. Rechts. Dies gilt auch bei Eigentumsvorbehalt. Wird also ein Kraftwagen unter Eigentumsvorbehalt verkauft, so tritt die Verpflichtung, die erneute Zulassung zu beantragen, erst ein, wenn der Eigentumsvorbehalt erlischt (BayObLG. = BayZ. 1927, 12).

§ 14: Übungsfahrten mit Fahrlehrern in verkehrsreichen Straßen unstatthaft (Königsberg: JurR. II, 1808).

§ 15: Ideal- und Realkonkurrenz bei Nichtmitführen der vorgeschriebenen Papiere durch den Führer (Hlemajer: BayZ. 1927, 37).

§ 16: Der Führer genügt seiner Verpflichtung, wenn er in angemeßenen, nach Lage des einzelnen Falles unter Berücksichtigung der Bitterungs- und Wegeverhältnisse zu bestimmenden Zwischenräumen Nachschau nach den Kennzeichen hält und sie erforderlichenfalls reinigt (BayObLG., RevReg. I Nr. 7/27, RevReg. I Nr. 103/27 = BayZ. 1927, 235).

§ 17 I: 1. Wer ist Führer?

a) Ein Kraftfahrzeug kann nicht zwei Personen zugleich als Führer haben; bei Wechsel zweier Personen in der Führung kann jedoch hinsichtlich strafbarer Handlungen Mittäterchaft oder Anstiftung vorliegen (BayObLG. Slg. XXV, 141 = JW. 1926, 2201 = JurR. I, 1715; vgl. dort 1178).

b) Ob die Kraftwagen auf den Aufstellungsplätzen beleuchtet sein müssen, richtet sich nach den örtlichen PolWD. (OLG. Hamburg: JW. 1927, 937 = GoldArch. 71, 183).

2. Pflicht des Führers: Der Führer muß sein Augenmerk auf alle Gefahrenquellen, also auch auf die hinter seinem Fahrzeug befindlichen richten. Er muß also nötigenfalls umschauen, wenn er keinen Rückspiegel — § 4 VIII — besitzt (BayObLG., RevReg. I Nr. 661/26).

3. Ist § 17 I eine selbständige strafrechtliche Norm? (Bejahend OLG. Stuttgart: HöchstNR. II, 150; OLG. Dresden: DRZ. 1927, Nr. 446; verneinend BayObLG. Slg. XXV, 52 = JW. 1925, 1517; Hamburg: HöchstNR. III, 145 = DRZ. 1926, 1187; Dresden: LZ. 1926, 961 = HöchstNR. II, 234; Celle: HöchstNR. II, 355; Karlsruhe: Recht 1927 Nr. 978; RGSt. 46, 348).

4. Einzelfälle: Annäherung an Straßenkreuzung (JW. 1926, 2185); Gefährdung von Kindern (JW. 1927, 769); Überfahrt durch Plantagen verdeckt (LZ. 1926, 176); Verpflichtung des Kraftfahrers, unter Umständen auch mit einem unverständigen Benehmen anderer Personen auf der Straße zu rechnen (RGSt. 61, 120 = JW. 1927, 1522); Haftung für sog. Zwischenursachen, wie Kunstfehler des Arztes bei Behandlung des Verletzten (JW. 1927, 389).

§ 17 II: 1. Der Führer haftet, wenn er durch falsche Bedienung oder Unterlassung rechtzeitiger Beseitigung von Störungen des Mechanismus übermäßige Rauchentwicklung verursacht, dagegen haftet er nicht dafür, daß die Maschine dem neuesten Stande der Technik entspricht (Darmstadt: JurR. II, 1595).

2. Zur Strafbarkeit genügt es, daß der Rauch geeignet ist, Personen zu belästigen; der tatsächliche Eintritt der Belästigung braucht nicht nachgewiesen zu werden (Jena: HöchstNR. III, 153).

3. Beruhen Rauch- und Geruchentwicklung bei einem Kraftfahrzeug auf vorschriftswidrigem Bau, so ist der Eigentümer strafrechtlich haftbar, beruhen sie auf nachlässiger Behandlung des Fahrzeuges durch den Führer, ist dieser haftbar (RG.: HöchstNR. III, 155).

4. Durch die Neufassung des § 17 II ist eine gesetzliche Schuldpräsumtion nicht aufgestellt worden. Da es jedoch technisch möglich ist, die Kraftfahrzeuge so einzurichten, daß die Entwicklung von Rauch bei gehöriger Bedienung ausgeschlossen wird, so muß nach dem vorliegenden Verlauf der Dinge angenommen werden, daß eine tropfenmätrende Rauchbelästigung durch eine Pflichtwidrigkeit des Führers verursacht ist, sei es, daß er ein vorschriftswidriges Fahrzeug benützt,

fei es, daß er ein ordnungsmäßiges Fahrzeug vorschriftswidrig bedient hat. Dem Angekl. bleiben offen, besonders, die Schuldbejahung ausschließende Umstände geltend zu machen (BayObLG., RevReg. I Nr. 57/27; vgl. für das frühere Recht, Darmstadt: HöchStR. II, 353).

5. Der Führer eines beim Fahren ungewöhnlich starken Rauch entwickelnden Kraftwagens kann sich nicht damit entschuldigen, daß der Motor, weil er die Nacht über im Freien gestanden habe, zu kalt geworden sei (Dresden: JW. 1927, 2067).

6. Verursacht der Motor infolge eines Mangels des Kraftfahrzeuges außergewöhnlichen Rauch und Lärm, so muß der Wagenführer den Mangel an einem Orte, wo durch das Weiterlaufen des Motors niemand belästigt werden kann, abzuheben suchen (Dresden: JW. 1927, 2067).

§ 17 III: 1. Begriff des beleuchteten Ortsteiles (Stuttgart: HöchStR. II, 356).

2. § 17 ist eine selbständige Strafnorm; die bisherige Rspr. wird aufgegeben (OLG. Dresden: 2 Ost 155/26 v. 25. Jan. 1927 = DRZ. 1927, 159 Nr. 446; kontra Karlsruhe: Recht 1927 Nr. 978).

3. Der Begriff des stark wirkenden Scheinwerfers ist in den Ausführungsvorschriften zu § 17 erschöpfend bestimmt (OLG. Dresden: LZ. 1927, 1167; vgl. auch JW. 1927, 2057).

4. Ein „beleuchteter Ortsteil“ ist dann anzunehmen, wenn die Fahrbahn und ihre nächste Umgebung, aus der plötzlich ein Hindernis in die Fahrbahn gelangen kann, infolge der Beleuchtung so erhellt ist, daß der Kraftfahrer auch bei abgedunkelten Scheinwerfern mit angemessener Geschwindigkeit ohne Gefahr für sich und sein Fahrzeug sowie für andere Personen und fremde Sachen fahren, seinen Verpflichtungen genügen und Unfälle vermeiden kann (BayObLG., RevReg. I Nr. 11/27).

5. Die polizeiliche Abstempelung der Scheinwerfer befreit den Führer nicht von selbständiger Prüfung derselben (BayObLG. Slg. XXVI, 215 = GoldbArch. 71, 229).

§ 18 I: Die Vorschrift des § 18 bildet eine selbständige strafrechtliche Norm (Stuttgart: HöchStR. II, 150; a. A. BayObLG. Slg. XXV, 91).

§ 18 II: 1. Tachometer, Verurteilung auf diesen, wann zulässig? (BayObLG.: JW. 1927, 802.)

2. „Behinderter Überblick.“ Unübersichtlich ist ein Weg nicht nur dann, wenn er infolge seiner natürlichen Beschaffenheit dauernd unübersichtlich ist, sondern auch dann, wenn seine Unübersichtlichkeit durch auf der Fahrbahn befindliche feste oder bewegliche Sicht- hindernisse vorübergehend ganz oder zum Teil aufgehoben ist (BayObLG. Slg. X, 238, RevReg. I Nr. 359/13, Nr. 14/25, Nr. 165/27; vgl. auch unter § 21 b Bem. 3).

3. Das Vorfahrtsrecht schützt nicht vor Haftung, wenn der Vorfahrtsberechtigte den Unfall durch Nichtausübung des Vorfahrtsrechtes hätte vermeiden können (RG.: JW. 1926, 1192; BayObLG., RevReg. I Nr. 622/26 = Slg. XXVI, 284; RevReg. I Nr. 631/26).

4. Die Abgabe von Warnungssignalen befreit den Führer von der Verpflichtung zum Langsamfahren oder Anhalten nur dann, wenn der Führer aus dem Benehmen der gewarnten Person bestimmt erfieht, daß diese das Signal bemerkt hat und daß sie sich nunmehr sachgemäß verhalten wird (RG.: JW. 1927, 1523).

§ 18 III: „Geschlossener Ortsteil“: 1. Der Begriff setzt eine gewisse Ausdehnung voraus, es darf sich nicht nur um einzelne wenig zusammenhängende Häuser handeln, wie das bei einem Gute die Regel ist (OLG. Kiel: GoldbArch. 71, 118).

2. „Geschlossener Ortsteil“ ist nicht dasselbe wie „Ortschaft“; Ortschaften auf dem Lande können, wenn die Häuser und Gehöfte zerstreut liegen, sehr wohl nicht geschlossene Ortsteile enthalten; das gleiche kann für Teile von Städten zutreffen, in denen lediglich Schrebergärten oder ausgedehnte Parkanlagen liegen (OLG. Kiel: GoldbArch. 71, 119).

3. Irrtum über Begriff des geschlossenen Ortsteiles ist Strafrechtstrittum, nicht Tatsachenirrtum (Dresden: HöchStR. II, 358).

§ 19 I: Unübersichtlichkeit der Fahrbahn für sich allein begründet nicht die Pflicht zur Abgabe von Warnungszeichen; es muß nach Sachlage eine Gefährdung anderer Verkehrsbeteiligten von der Nichtabgabe zu befürchten sein (BayObLG.: LZ. 1927, 1030 = GoldbArch. 71, 261; etwas abweichend RG.: JurR. II, 2418).

§ 20: Kraftfahrzeug i. d. Fajf. v. 5. Dez. 1925 (RGBl. S. 439).

— VerkePolW. des Oberpräf. für die Rheinprovinz v. 15. Dez. 1922 (Amtsbl. Düsseldorf 1923, 95). § 20 Kraftfahrzeug i. d. Fajf. über die Verpflichtungen des Kraftfahrers, welcher merkt, daß durch das Vorfahren mit dem Kraftfahrzeuge Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, legt nur das Mindestmaß desjenigen fest, was ohne Rücksicht auf die örtlichen Bedürfnisse regelmäßig von einem Kraftfahrzeugführer verlangt werden muß. Durch örtliches Polizeirecht können strengere Anforderungen an den Kraftfahrer gestellt werden (RG.: Recht 1927 Nr. 1748).

§ 21: Das Verbot des Schneidens der Kurbe ist zwingend (RG.: JurR. II, 1593).

§ 21 a: Wer auf der falschen Straßenseite fährt und einem entgegenkommenden Wegbenützer das Rechtsausweichen unmöglich macht, kann nicht verlangen, daß der andere anhält und den ersten an sich

vorüberfahren läßt, sondern muß gestatten, daß der andere nach links ausweicht (BayObLG., RevReg. I Nr. 327/27).

§ 21 b: 1. Von § 21 b abweichende Polizeivorschriften, betr. das Überholen der Straßenbahn durch Kraftfahrzeuge, sind seit der WD. v. 28. Juli 1926 nicht mehr gültig, wenn sie sich auf das ganze Gebiet einer Stadt beziehen. Die Frage, ob für einzelne Straßen solche Vorschriften rechtswirksam erlassen werden können, wird offen gelassen (BayObLG., RevReg. I Nr. 220/27 = BayZ. 1927, 269).

2. Pflichten beim Überholen (BayObLG.: JurR. III, 902).

3. Begriff der „unübersichtlichen Wegstellen“. Der Begriff hat eine geringere Ausdehnung als jener des „behinderten Überblicks“ (s. oben § 18 II Bem. 2). Unübersichtlichkeit einer Wegstelle kann nur angenommen werden, wenn diese nach ihrer natürlichen oder objektiven Beschaffenheit es ausschließt, daß ein Kraftwagenführer, auch wenn er gem. § 18 II WD. langsam fährt, den Ablauf des Verkehrs so vollständig überblickt, daß er alle Hindernisse und Gefahren rechtzeitig bemerken und ihnen sicher begegnen kann. Eine wichtige Rolle spielt hierbei die Einmündung anderer öffentlicher Wege in die fragliche Wegstelle. Sind diese nicht derart zu übersehen, daß ein Kraftwagenführer aus ihnen herauskommende und in seine Fahrbahn gelangende Wegbenützer eine genügende Zeit vorher wahrnehmen kann und diese Wegbenützer selbst das herannahende Kraftfahrzeug rechtzeitig erblicken können, so besteht immer die Gefahr, daß ein Zusammenstoß und damit eine Beschädigung von Leib, Leben oder Vermögen von Menschen entsteht, die eben durch die Vorschrift des § 21 b IV WD. verhütet werden soll (BayObLG., RevReg. I Nr. 165/27).

§ 21 c: Maßgebend für die Beurteilung eines Weges als „Hauptverkehrsweg“ oder „Seitenweg“ ist seine Verkehrsbedeutung, und diese wieder hängt in erster Linie davon ab, welche der beiden Straßen den stärkeren Verkehr aufweist. Bei gleicher Verkehrsstärke kann als weiteres Merkmal in Frage kommen, ob von den beiden Wegen der eine den Durchgangsverkehr zwischen wichtigen Verkehrspunkten vermittelt, während der andere zu verkehrsarmen Ortsteilen führt. Auch der Umstand, daß der eine Weg mit Trambahnverkehr belegt ist, der andere dagegen nicht, und andere verkehrstechnische Gesichtspunkte können bei der Beurteilung der Frage herangezogen werden. Nicht von ausschlaggebender Bedeutung dagegen ist gegenüber den angegebenen Gesichtspunkten die räumliche Breite der Straßen (BayObLG. Slg. XXVI, 284).

§ 21 e: KraftfahrzVerkeWD. v. 5. Dez. 1925 (RGBl. I, 439) i. d. Fajf. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) enthält, im Gegensatz zu §§ 17 Abs. 1 und 18 Abs. 1 keine bloße Verhaltensvorschrift für den Kraftfahrzeugführer, sondern einen im Verletzungsfalle zur Bestrafung nach § 21 KraftfahrzG. ausreichenden, hinreichend umrissenen Tatbestand (OLG. Karlsruhe: Recht 1927 Nr. 1749).

§ 21 f: Als rechtswirksames Haltezeichen eines Verkehrszeichnemanns ist jedes verständliche Zeichen, nicht bloß das vorgeschriebene Zeichen, anzusehen (BayObLG., RevReg. I Nr. 409/26).

§ 21 g: 1. Begriff des „Sichentfernens“ (OLG. Klostck: HöchStR. II, 354).

2. Die für den Kraftfahrzeugverkehr allein maßgebliche ReichsWD. kann durch örtliche PolWD. derart ergänzt werden, daß diese bestimmt, was „verkehrsbehindernd“ i. S. des § 21 g ist (OLG. Hamburg: JW. 1927, 2069).

§ 22: 1. Die Polizeibehörde wird nach bay. Recht durch Bestehen von Fahrrechten nicht gehindert, einen Feldweg als Fußweg zu erklären und die Benützung durch Kraftfahrzeuge zu verbieten (BayObLG. Slg. XXVI, 255 = JW. 1927, 1433 = LZ. 1927, 257).

2. Die Verurteilung aus § 22 Satz 1 VerkeWD. mit § 21 KraftfahrzG. setzt voraus, daß zunächst klargestellt wird, daß der befahrene Weg kein Fahrweg ist. Der Begriff „Fahrweg“ läßt sich nicht aus der Vorschrift der VerkeD. entnehmen. Er ist nach rechtlichen Gesichtspunkten zu gewinnen, die sich aus anderen Rechtsgebieten, insbesondere aus dem öffentlichen Wegerecht, ergeben. Hierbei spielt, soweit es sich um Gemeindewege handelt, die Bestimmung oder Widmung der Gemeinde als der verfügungsberechtigten Inhaberin und Verwalterin des Weges die ausschlaggebende Rolle. § 21 KraftfahrzG. und § 22 VerkeD. erfordern nicht das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit (BayObLG.: JW. 1927, 2057 = JurR. III, 903 = LZ. 1927, 326).

§ 23 I, II: 1. Nur die höhere Verwaltungsbehörde kann für Straßen mit Durchgangsverkehr das Befahren mit Kraftfahrzeugen verbieten; das gilt auch für Kleinkrafttrader (OLG. Hamburg: GoldbArch. 70, 346).

2. Durch eine PolWD., durch welche bestimmte öffentliche Wege zeitweise für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden, dürfen auch die Anwohner der gesperrten Wege während der Sperrzeit an der Benützung ihrer Kraftfahrzeuge behindert werden (RG. III, 356 = Reger 47, 84).

3. Zur Sperrung oder Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung bei Durchgangstraßen ist, auch wenn diese Maßnahmen nur vorübergehend wegen Beschädigung der Straße durch Unwetter erfolgen oder wenn sie nicht ausschließlich für Kraftfahrzeuge, sondern für alle Fahrzeuge getroffen werden, nur die höhere Verwaltungsbehörde zuständig (BayObLG., RevReg. I Nr. 317/27).

4. Die Sperrung bestimmter Straßen nur für den Sonntagsverkehr ist durch § 23 den Polizeibehörden der einzelnen Länder gestattet (Dresden: Höchstr. II, 235).

5. Unterschied zwischen Durchgangsverkehr und Lokalverkehr. Ein Durchgangsverkehr ist anzunehmen, wo sich zwischen den entfernteren Orten von nicht untergeordneter Bedeutung ein größerer, unmittelbarer Verkehr entwickelt hat (Celle: JurR. II, 2003).

6. Entscheidungen der Verwaltungsbehörden darüber, ob eine Wegstrecke dem Durchgangsverkehr dient oder nicht, unterliegen der Nachprüfung der Gerichte (Höchststr. III, 147).

7. Eine Polizeivorschrift, welche für Kraftfahrzeuge in gewissen Straßen „Schrittfahren“ vorschreibt, entbehrt der ziffermäßigen Begrenzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und ist daher ungültig (BayDVLG., RevReg. I Nr. 122/27).

§ 23 III: 1. Die Pflicht zur Aufstellung von Warnungstafeln bezieht sich nur auf Wegsperrungen nach § 23 Abs. 1.—3, nicht auf Sperrungen einer Straße wegen Pflasterarbeiten u. dgl. Das Fehlen der Tafeln kann aber das Verschulden nach § 59 StGB. ausschließen (RG. 3. Sen. v. 15. April 1926 (3 S 55/26) = Recht 1926, 2605).

2. Das Erfordernis der Warnungstafeln bezieht sich nur auf Vorschriften, die ausschließlich den Kraftfahrverkehr betreffen, nicht auch auf solche, die den Verkehr der Fuhrwerke im allgemeinen regeln (Dresden: Höchstr. II, 358).

3. Die Aufstellung von Warnungstafeln ist eine Bedingung der Strafbarkeit (Dresden: Höchstr. II, 235; a. N. Rostock: Höchstr. III, 153), es genügt, daß der Führer auf andere Weise Kenntnis von der Sperre und ihrem Umfang erhalten habe. Über die ganze Streitfrage und über die abweichende Ansicht des BayDVLG. vgl. die vorige Zusammenstellung.

4. Die Rechtsgültigkeit einer die Sperrung einer Straße für Kraftfahrzeuge anordnenden PolVD. hängt nicht davon ab, ob gem. § 23 Abs. 4 KraftfahrzVD. auf die Sperrung durch Warnungstafeln hingewiesen ist. Irrtum über das Bestehen der PolVD. ist Strafverzerrtum und entschuldigt nicht (RG.: DJZ. 1927, 1107).

5. Die als Ausführungsanordnungen zur KraftfahrzVerkD. v. 15. März 1923 ergangenen VD. oberster Landesbehörden, die für das Befahren gewisser Durchgangsstrecken eines Stadtgebietes die Höchstgeschwindigkeit für jeden Fuhrwerksverkehr einschränken, bestehen für den Kraftfahrzeugverkehr auch angesichts der neuen reichsgesetzlichen Regelung dieses Verkehrs noch zu Recht (Dresden: JW. 1927, 2068).

§ 25: 1. Anhängewagen ist jeder angehängte Wagen, nicht nur die zum Schleppen besonders gebauten Wagen (Hamburg: JW. 1927, 1713).

2. Ein zweirädriger Anhängerwagen ist eine Anhängewagen i. S. des § 25 Abs. 4 (Celle: Höchstr. III, 150).

§ 44: § 44 ist rechtmäßig (BayDVLG.: JW. 1927, 2058 = DJZ. 1927, 891 = BayZ. 1927, 267; ebenso Dresden: JW. 1927, 931; Hamburg: Höchstr. III, 48) hinsichtlich der nach § 6 VD. erlassenen Polizeivorschriften.

#### G. Kraftfahrliiniengesetz:

1. Die VD. v. 24. Jan. 1919 ist rechtmäßig (BayDVLG., RevReg. I Nr. 643/25, Slg. XXVI, 12 = JW. 1927, 801).

2. Zum Betrieb einer Kraftfahrlinie ist weder die Aufstellung eines Fahrplanes mit Bindung an vorher festgesetzte Abfahrts- und Ankunftszeiten, und allenfalls mit Einschaltung von Zwischenhalten, noch die Festsetzung eines bestimmten Preistarifs, noch beim Vorhandensein mehrerer Wagen die dauernde Bestimmung eines Wagens für eine gewisse Strecke unbedingt erforderlich. Es genügt, daß der Unternehmer nicht bloß auf Bestellung fährt, sondern seinerseits Fahrten nach bestimmten Orten einrichtet, die sich häufig und mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederholen und daß er diese Beförderungsgelegenheit dem in Betracht kommenden Personenkreise zur Verfügung stellt (BayDVLG.: JW. 1927, 801; ähnlich Dresden: JW. 1927, 2068).

3. Erforderlich ist, daß der Betrieb auf einer „bestimmten Strecke“ stattfindet. Dieser Ausdruck ist örtlich zu verstehen und bezieht sich auf einen Weg. Doch ist nicht ausgeschlossen, daß der Angekl. auf mehreren „bestimmten Strecken“ etwa abwechselnd Kraftfahrlinien betrieben hat (RG.: JurR. III, 906 = DJZ. 1927 Nr. 341 = Recht 1927 Nr. 980).

H. Finanzausgleichsgesetz v. 10. Aug. 1925; Brückengeldbeiträge:

1. Brückengeld von Kraftfahrzeugen in Preußen: Abhandlung von Krebs: LZ. 1927, 369.

2. Ob eine Brücke selbständige Verkehrsanlage ist, bestimmt das Landesrecht oder die Widmung (RG.: JurR. II, 1596; s. auch RG.: GoldArch. 69, 292; 71, 38).

3. Seit 1. Okt. 1925 können in Bayern für die Benützung von Brücken, die selbständige Verkehrsanlagen sind, Brückenzölle von Kraftfahrzeugen erhoben werden (BayDVLG. Slg. XXVI, 100 = JW. 1926, 2767).

OStA. Dittmann, München.

## Zum Begriff des Vorsahes im Rechte der Haftpflichtversicherung.

I.

Deckt sich der Vorsahbegriff des § 152 BGB. mit dem Vorsahbegriff des außervertraglichen Schadenschutzes?

§ 152 BGB. verlagert den Versicherungsschutz, „wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten verantwortlich ist, wiederrechtlich herbeigeführt hat“. Nach dem Wortlaut würde der Vorsahbegriff des § 152, jedes eigenen Merkmals entkleidet, Licht und Schatten allein von der die Haftpflicht auslösenden Tatsache empfangen. Bei Haftpflichtfällen aus § 823 Abs. 1 BGB. wird diese Auffassung zu Schwierigkeiten nicht führen. Denn hier erfordert die (unter Ablehnung der Willens- theorie zur Herrschaft gelangte) Vorstellungstheorie als Tatbestandsmerkmal auch das Bewußtsein des Täters, es werde seine Handlung oder Unterlassung irgend einen schädigenden Erfolg haben. Dieses Bewußtsein sät sich dann zwanglos auch in den Rahmen des § 152.

Die Reibung beginnt erst bei Betrachtung der Schutzgesetze aus § 823 Abs. 2. In diesem Rahmen hat RG. 66, 255 „im Einklang mit der Rechtslehre ausgesprochen, daß es nicht darauf ankomme, ob der das Schutzgesetz Verletzende Folgen seines Verhaltens voraussehen mußte, sondern nur darauf, ob er schuldhafterweise das Gesetz übertreten hat“. In den (vgl. Sörgel, C. Anm. 4 zu § 823) fast unabhärbaren Bereich der Schutzgesetze fällt die große Mehrzahl der typischen Haftpflichtfälle: z. B. Ansprüche aus Kraftfahrzeugrecht; Ansprüche aus der den Grundstücks-eigentümer bei Winterglätte zum Streuen verpflichtenden Obervanz; Ansprüche aus Verletzung zahlreicher baupolizeilicher und strafrechtlicher Normen usw. usw.

Auf diesem Boden stoßen sich die herkömmlichen Vorsahbegriffe. Wer nämlich den „Vorsah“ des § 152 lediglich als Reflex des haftpflichtrechtlichen Begriffs nimmt, müßte folgerichtig für Ansprüche aus § 823 Abs. 2 BGB. das Bewußtsein möglicher Schadensfolgen auch aus dem Tatbestand des § 152 ausschalten. Damit würde man gerade die im Verkehrsleben bedeutungsvollsten Haftpflichtfälle aus der Versicherung ausschneiden. Der Hauseigentümer, der Glätte eis beobachtet, aber das Streuen unterläßt, bliebe ebenso ungeschützt wie der Kraftfahrer, der vorschriftswidrig zu rasch fährt oder auf der falschen Seite überholt. Es ist klar, daß hiermit den Versicherungsnehmern ein schlechter Dienst erwiesen wäre; ein noch schlechterer den Versicherern, deren Arbeitsgebiet in den wichtigsten Verkehrsbelangen abgeraben würde.

Weiß schon diese Konsequenz auf die Unhaltbarkeit jener Begriffsbestimmung hin, so führt zum gleichen Ergebnis die Vorgesichte des § 152. In der älteren Praxis bezweifelte niemand die Einbeziehung auch der Verträge gegen Schutzgesetze in den Versicherungsbereich. Die Gesetzesbegründung zu § 152 aber läßt deutlich genug erkennen, daß man an die bisherige Praxis anknüpfen wollte, die Unzuträglichkeiten nicht ergeben habe. Auch der tragende Gedanke der Haftpflichtversicherung würde nur bei zwingender Beweisführung die Ausschließung der Schutzgesetzverträge und die Zersplitterung eines gesetzlich verankerten Grundbegriffs gestatten. Bei aller Abhängigkeit von der Gestaltung des jeweilig zugrunde liegenden Haftpflichtfalles stellt sich nach alledem der „Vorsah“ des § 152 dar als ein vom Bewußtsein möglicher Folgen niemals zu trennender Rechtsbegriff eigener Art.

Freilich steht nichts im Wege, den Vorsahbegriff durch Versicherungsbedingung vom Erfolgsbewußtsein ganz zu lösen. Eine dahingehende Regelung findet sich in der Haftpflichtversicherung für Beamte und Rechtsanwälte. Daß zur Begründung der Beamtenpflicht gem. § 839 BGB. (vgl. Komm. zu § 839 und Reimer S. 70) schon der bewusste Verstoß gegen die Amtspflicht ausreicht, würde nach obigen Darlegungen noch nicht den Versicherungsschutz beseitigen. Indessen schließen hier die Versicherungsbedingungen „Ansprüche wegen Schadenshaftung aus einem gesetz- oder vorschriftswidrigen Verhalten ausdrücklich aus“. Der Notar also, der in selbstverständlicher Kenntnis der Erfordernisse einer Namensbeglaubigung unzulässigerweise seine auf unbeschriebenem Blatt vollzogene Unterschrift aus der Hand gibt (RG. 86, 103 = JW. 1915, 276), oder der Notar, der trotz Kenntnis der Pflicht, den wahren Willen der Vertragsschließenden persönlich festzustellen, diese Erforschung dem Bürovorsteher überläßt (JW. 1914, 354; Oberneck S. 239), haftet, mag er auch selbst noch so sehr durch die Schadensfolgen überrastet gewesen sein, dem Geschädigten wegen Vorsahes und findet (Zfhr. des Deutschen Notarvereins 1914, 343; WVB. 9, 70) keinen Schutz bei der Haftpflichtversicherung. Immerhin klingt auch bei dieser Strenge die Note des Erfolgsbewußtseins durch Zulassung gewisser Ausnahmen: „wenn der Versicherungsnehmer nach den besonderen Umständen des Falls hinreichenden Grund zu der Annahme gehabt hat, die Zuwiderrhandlung werde keinen Nachteil für den Dritten im Gefolge haben“.

Aber auch bei Haftpflichtansprüchen auf Grund des Nahrungsmittelgesetzes oder wegen solcher Schäden, die durch Mängel der vom

Versicherungsnehmer gelieferten Waren oder Arbeiten verursacht sind, ist der Vorlagsauschluß erweitert: Hier steht meist „die Kenntnis von der Mangelhaftigkeit oder Schädlichkeit der Waren oder Arbeiten dem Vorlag gleich“.

## II.

## Zum Begriff des bedingten Vorsages im Gebiet der Haftpflichtversicherung.

RG. deutet nur in JW. 1914, 678 einen leisen Zweifel an, hält indes in alter wie neuer Praxis an der Zulassung des Einwandes bedingten Vorsages fest. Rspr. und Rechtslehre folgen. Ehrenberg-Sagen meint freilich (Abt. II S. 286), daß das RG. den Eventualdolus ganz ausschleide. Aber das von ihm zit. Ur. (WV. 14, 44) lehnt die Möglichkeit der Bedingtheit nur deshalb ab, weil die dortigen Bedingungen von absichtlicher Ermöglichung sprachen; Es erblickt gerade im Eventualdolus diejenige Erscheinungsform, welche die Verschiedenheit zwischen „Vorlag“ und „Absicht“ aufdeckt. — Hatte schon die ältere Praxis an der Zulassung des bedingten Vorsages nie gezweifelt, so wäre doch sicherlich die sachkundige Gesetzesbegründung zu § 152 an einer etwa gewollten Änderung des bisherigen Rechtszustandes nicht ohne ein Wort der Erläuterung vorbeigegangen.

In der Tat erscheint die Berücksichtigung des bedingten Vorsages unentbehrlich für das schmale Grenzgebiet zwischen den Fällen unmittelbaren Vorsages und denjenigen großer Fahrlässigkeit; ein Gebiet, gekennzeichnet durch die antisoziale Gesinnung des Täters, die hinter dem unmittelbar auf das Ziel gerichteten dolus nicht gar zu weit zurückbleibt.

Nach dem Vorbild des RG. (JW. 1914, 678 usw.) soll es entscheidend darauf ankommen, ob der Täter mit dem als möglich erkannten Erfolge seiner Tat einverstanden gewesen sei, ihn gebilligt habe, oder ob er die eingetretene Rechtsverletzung nicht einmal evtl. in seinen Willen aufnahm. Diese wissenschaftlich unbestreitbare Unterscheidung erscheint als Leitfaden für die Praxis zu subtil, zu sehr auf die Seele des Täters abgestellt. — In dem lehrreichen Falle JW. 1914, 678 hatte der Versicherungsnehmer 1910 auf seinem Grundstücke Abtragungen vorgenommen, die zu Rutschungen auf dem Nachbargrundstück, demnächst zu einem Haftpflichtprozeß führten. Im Hinblick auf gleiche Vorkommnisse 1898 hatte der Versicherer wegen bedingten Vorsages

abgelehnt. RG. verurteilt, weil dem Versicherungsnehmer nachweisbar höchstens nur die Möglichkeit einer Wiederholung von Erdrutschen bewußt gewesen sei; für eine, wenn auch nur eventuelle, Mitaufnahme in den Willen fehle der Anhalt. Rechtsgedanken dieser Art setzt Petersen (Referent im Aufsichtsamte) in Zischr. für Privatverf. 1915, 345 das Bedenken entgegen, ob nicht auf diesem Umwege typische, von vornherein in die Berechnung einzubeziehende Betriebschäden auf den Versicherer abgewälzt würden. Aber jenes Urteil bietet immerhin eine Grundlage für die konstruktive Betrachtung, wie wohl RG. geurteilt haben würde, wenn jene Erdrutschungen sich etwa in jedem zweiten Jahr, oder gar Jahr für Jahr, schon zuvor wiederholt haben würden?

Man wird nach einem objektiven Maßstab forschen müssen. Man glaubte, einen solchen schon in der größeren Erfolgswahrscheinlichkeit gefunden zu haben. Aber damit wäre in das unter allen Umständen schonungsbedürftige Gebiet der Haftpflichtfälle mit dem Einschlage nur grober Fahrlässigkeit Brezche gelegt. Geist und Zweck des § 152 lassen doch wohl den Tatbestand bedingten Vorsages erst da als erfüllt gelten, wo der Versicherungsnehmer durch eine Handlung oder Unterlassung trotz nachweisbar erkannter oder offener zutage liegender Gefahr bewußt gegen eine Rechtspflicht verstieße. Zur Beweisführung würde je nach den Umständen schon ein Prima-facie-Beweis genügen. Mag dann der versicherte Schadenstifter gegenbeweislich das Fehlen des Bewußtseins dartun. Steht es doch auch auf anderen Rechtsgebieten (z. B. JW. 1927, 2501) der Kenntnis gleich, wenn man geistlich die Augen verschließt. Für extravagante Fälle dieser Art ein Muster:

Ein Autohalter findet bei Schluß eines Festes seinen Fahrer schwer betrunken. Er benutzt daher zum Heimweg für sich und seine Angehörigen eine Autobroschke; dem Fahrer aber befiehlt er, das Auto in die Garage zurückzubringen. Auf dem Heimweg durch belebte Großstadtgegend überfährt das Auto einen schuldlosen Fußgänger. —

In so eng gesteckten Grenzen sollte auch das durch Unfallselbennisse des neuzeitlichen Verkehrs gesteigerte Rechtsgefühl der Allgemeinheit mit der Zulassung des Einwandes bedingten Vorsages einverstanden sein.

JR. Dr. Mühsam-Werther, Berlin.

## Rechtspredung.

Nachdruck der Entscheidungen nur mit genauer Angabe der Quelle gestattet; Nachdruck der Anmerkungen verboten! D. S.

## A. Ordentliche Gerichte.

## Reichsgericht.

## a) Zivilsachen.

Berichtet von den Rechtsanwältinnen beim Reichsgericht  
Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Kurlbaum und  
Justizrat Dr. Schrömbgens.

<sup>[100]</sup> Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt. — † Anmerkung.]

## I. Materielles Recht.

\*\* 1. § 361 BGB.; § 376 HGB. Beim Firgeschäft ist nach Veräumung der Frist die Zulässigkeit des Rücktritts gleichwohl nach § 242 BGB. zu beurteilen.] †)

KL. verfrachtete am 28. Dez. 1925 seinen Dampfer „Hansa“ für eine Ladung Roggen von Stettin nach einem dänischen Hafen. Nach einer in die Chartepartie aufgenommenen Klausel hatte der Verfrachter das Recht zur Aufhebung des Vertrages, wenn der Dampfer nicht spätestens am 30. Dez. des mittags 12 Uhr ladebereit sein würde. Nach Behauptung des KL. hat die „Hansa“ an diesem Tage spätestens bis 12 Uhr 20 Min. ladebereit gelegen, nach Behauptung der Bekl. erst

Zu 1. Auch das Firgeschäft (§ 361 BGB.) unterliegt nach dem vorstehenden Urteil, insbesondere hinsichtlich der Bedeutung des Überschreitens der Erfüllungszeit, „der für das gesamte Gebiet der Schuldverhältnisse maßgebenden Norm des § 242 BGB.“ Unter diesem Gesichtspunkte kann das Rücktrittsrecht wegfallen, wenn „die Verpätung nicht nur an sich ganz geringfügig ist, sondern auch unter Würdigung des Interesses des Berechtigten an der Einhaltung der Frist so unwesentlich erscheint, daß ihre Berücksichtigung zwar dem Buchstaben des Vertrages gerecht werden, aber unter einer Würdigung

zwischen 12 1/2 und 1 Uhr nachmittags. Bekl. hat durch Schreiben v. 2. Jan. 1926 den Rücktritt vom Verträge erklärt. Ob dies auch bereits telephonisch am 30. Dez. 1925 geschehen ist, ist streitig. KL. hält den Rücktritt der Bekl. für unberechtigt und verlangt 2/3 der bedungenen Fracht als Hautfracht. LG. und OLG. haben dem Klageantrage entsprochen. Das BG. nimmt an, es handele sich bei dem Frachtvertrage um ein Firgeschäft i. S. des § 361 BGB. Es hat jedoch, indem es davon ausgeht, daß die Hansa mit nur halbständiger Verspätung ladebereit gewesen sei, den Rücktritt der Bekl. als mit § 242 BGB. unvereinbar und daher unberechtigt bezeichnet. Als maßgebend für diese Stellungnahme hat es drei Gesichtspunkte hervorgehoben, von denen jeder allein bereits von entscheidender Bedeutung sei. Die geringfügige Überschreitung des für die Ladebereitschaft festgesetzten Zeitpunktes sei für die Bekl. ohne jede Bedeutung gewesen; diese habe auch gar nicht wegen der sachlichen Folgen der Fristüberschreitung, sondern aus anderen Gründen die Befreiung vom Verträge gesucht; sie habe schließlich die Rücktrittserklärung nicht alsbald, sondern erst nach 3 Tagen gegeben, nachdem sie bis dahin nach ihren Maßnahmen den KL. in dem Glauben gelassen habe, sie werde aus der Fristüberschreitung keine Rechte herleiten. Aus dem letzteren Verhalten der Bekl. entnimmt es auch deren Verzicht auf das Rücktrittsrecht. Die Rev. macht geltend:

der Erfüllungshandlung nach billigem Ermessen und den Anforderungen von Treu und Glaube unvereinbar sein würde“.

Damit ist auch für das Firgeschäft der Rechtsgedanke angewendet, den wohl RG. 85, 108 am umfassendsten dahin ausgedrückt hat:

„Das System des BGB. wird durchdrungen von dem Grundsatz von Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte und von dem Grundsatz der Zurückweisung jeder Arglist im weitesten Sinne. Die §§ 157, 226, 242, 826 erscheinen als besondere Ausprägungen eines allgemeinen Prinzips. Die §§ 242 und ... stehen

Das BG. habe bei Zulassung der Fristüberschreitung die Besonderheiten des Firzgeschäftes verkannt. Es habe bei der Prüfung der Sachlage aus dem Gesichtspunkt des § 242 BGB. auch übersehen, daß die Gründe, welche den aus der Fristüberschreitung Berechtigten dazu veranlaßten, die Forderung aus seiner Berechtigung zu ziehen, für die Beurteilung dieser Berechtigung nicht von Bedeutung sein dürften. Schließlich habe es die Voraussetzungen verkannt, unter denen ein stillschweigender Verzicht der Bekl. auf den Rücktritt angenommen werden könne, insbesondere auch insoweit, als es nicht beachtet habe, daß für die Bekl. eine Verpflichtung zur sofortigen Erklärung des Rücktritts nicht bestanden habe. Die Entsch. des BG. ist jedoch von Rechtsirrtum nicht beeinflusst. Wie das angef. Urf. festgestellt hat, war der Zweck der Rücktrittsklausel, ein so rechtzeitiges Eintreffen des Dampfers in Stettin zu gewährleisten, daß es der Bekl. möglich war, die vorgesehene Ladung noch als Dezemberladung zur Verladung zu bringen. Es handelt sich bei dieser Vereinbarung um ein im Seefrachtverkehr vielfach übliches vertragliches Rücktritts- oder Kündigungsrecht (Pappenheim, Handbuch des Seerechts 1918, III, 164, 619; Carver, Carriage by Sea sect. 219, 221). Die besondere Eigenart eines mit dieser Klausel versehenen Frachtvertrages besteht darin, daß der Einhaltung des für eine Erfüllungshandlung des Verfrachters vorgesehenen Zeitpunktes nach dem Willen der Parteien eine derartige Bedeutung beigemessen ist, daß der Verstoß hiergegen die Gegenseite zur Auflösung des Vertrages berechtigt, auch ohne daß die Voraussetzungen des Verzuges vorliegen. Insoweit weist eine Abrede dieser Art die auch für das Firzgeschäft bezeichnenden Merkmale auf. Die Einhaltung der Erfüllungszeit ist aber nicht so wesentlich für den Bestand des Vertrages, daß dieser bei ihrer Verfümmung auch ohne Rücktrittserklärung hinfällig wird und Erfüllung auch von dem Nichtsäumigen nur noch begehrt werden kann, wenn er dies sofort anzeigt, wie dies beim Firzhandelskauf des § 376 HGB. vorgesehen ist. Auch eine Abrede dieser Art unterliegt der für das gesamte Gebiet der Schulverhältnisse maßgebenden Norm des § 242 BGB. Bei Würdigung des Inhalts der Verpflichtungen der Parteien und ihres Verhaltens bei deren Erfüllung nach den Anforderungen von Treu und Glauben ist aber die besondere Bedeutung, welche nach dem ausgesprochenen Parteiwillen der Einhaltung der bedungenen Erfüllungszeit beigelegt ist, angemessen zu berücksichtigen. Eine Überschreitung der bedungenen Frist wird daher nur in ganz besonders gelagerten Ausnahmefällen das Rücktrittsrecht nicht auslösen. Es kommen dabei solche Fälle in Betracht, in welchen die Verspätung nicht nur an sich ganz geringfügig ist, sondern auch unter Würdigung des Interesses des Berechtigten an der Einhaltung der Frist so unwesentlich erscheint, daß ihre Berücksichtigung zwar dem Buchstaben des Vertrages gerecht werden, aber mit einer Würdigung der Erfüllungshandlung nach billigem Ermessen und den Anforderungen von Treu und Glauben unvereinbar sein würde. In solchen Fällen muß auch eine Berechtigung, welche aus der Verletzung einer dem Zeitpunkt und den Wirkungen ihrer Nichteinhaltung nach genau bezeichneten Verpflichtung entspringt, dem Grundsatz des § 242 BGB. weichen. Nach unbestritten gebliebener Behauptung des Kl. ist die auf den vertragsmäßigen Zeitpunkt zu erwartende Ladebereitschaft der „Hansa“ dem Schiffsmakler des Kl. am 29. Dez. mitgeteilt und diese Mitteilung an den Stettiner Vertreter der Bekl. weitergegeben worden. Die Bekl. war daher in der Lage, alle für die Beladung der Hansa gebotenen Vorkehrungen rechtzeitig zu treffen. Daher kann die Entsch. darüber, ob die Verspätung der „Hansa“ für die Verladungsabsichten der Bekl. unerheblich war, auf den Zeitpunkt abgestellt werden, in welchem der Dampfer tatsächlich ladebereit war. Der Zeitpunkt, in welchem diese Ladebereitschaft nach Eintreffen des Dampfers dem Vertreter der Bekl. gemeldet

worden ist, welcher andernfalls bei Beurteilung der Bedeutung der Verspätung für die Durchführung der Abladung von Bedeutung sein könnte, ist für die Würdigung der Sachlage nach § 242 BGB. vorliegendenfalls somit unerheblich. Es ist daher unwesentlich, daß das BG. eine genauere Feststellung über den Zeitpunkt, in welchem der Schiffsmakler des Kl. die Ladebereitschaft der „Hansa“ gemeldet hat, nicht getroffen hat. Es ist also bei Beurteilung der Sachlage nach § 242 BGB. davon auszugehen, daß die „Hansa“ ½ Stunde später, als vertraglich zugesichert, ladebereit gewesen ist. Diese Verspätung war nach tatsächlicher Feststellung des BG. für die Durchführung der Abladung noch im Dezember, welcher die Rücktrittsklausel dienen sollte, ohne jede Bedeutung. Eine Einhaltung der Ladebereitschaft auf die Minute ist beim Abschluß des Vertrages nicht ausdrücklich als wesentlich hervorgehoben worden, mag auch im übrigen die Notwendigkeit der präzisen Erfüllung des Vertrages betont worden sein. Unter diesen Umständen steht es mit den für den Vertrag maßgebenden Rechtsgrundsätzen nicht im Widerspruch, wenn der VR. eine nach dem Buchstaben des Vertrages zwar begründete Inanspruchnahme des Rücktrittsrechtes bei der festgestellten Sachlage als mit den Grundsätzen des § 242 BGB. nicht vereinbar bezeichnet hat. Es ist weiter auch dagegen nichts einzuwenden, daß das angefochtene Urf. zur Unterstützung seines aus den vorstehenden Gründen bereits gerechtfertigten Standpunktes ferner herangezogen hat, die Bekl. habe durch Maßnahmen, welche sie als zur Aufrechterhaltung des Vertrages gewillt erscheinen ließen, und durch die Hinzögerung der Rücktrittserklärung zu erkennen gegeben, wie bedeutungslos die Verspätung der „Hansa“ an und für sich für ihre Entschließungen gewesen sei. Ein näheres Eingehen auf diese Punkte und die Ausführungen der Bekl. hierzu erübrigt sich jedoch, da die obigen Erwägungen die Entsch. des BG. bereits tragen.

(U. v. 29. Juni 1927; 34/27 I. — Stettin.)

\*2. §§ 7, 15 MietSchG. Gegenüber dem auf Grund der Vertragsbestimmung, daß der Vermieter sofortige Aufhebung des Vertrags verlangen könne, beim LG. gestellte Räumungsverlangen wird durch den Einwand des Bekl., daß es sich um einen Mietvertrag handle, nicht die Zuständigkeit des LG., sondern die sachliche Begründetheit der Klage in Frage gestellt.]

Der Bekl. erhebt gegen die Klage auf Räumung und Rückgabe des Inventars die Einrede der sachlichen Unzuständigkeit des von der Kl. angerufenen LG. Der zwischen den Parteien geschlossene Vertrag sei kein Pacht-, sondern ein Mietvertrag, da er, Bekl., das sog. kleine Inventar (Eß-, Trink- und Küchengeräte), ohne das ein Wirtschaftsbetrieb nicht möglich sei, selbst beschafft habe. Für die Klage sei deshalb das Amtsgericht (MietSchöffengericht) ausschließlich zuständig. Die Vorinstanzen haben die Einrede der Unzuständigkeit verworfen. Die Revision des Bekl. ist zurückgewiesen. Das BG. hat seine Annahme, daß der zwischen den Parteien geschlossene Vertrag kein Miet-, sondern ein Pachtvertrag sei, damit begründet, daß die Kl. dem Bekl. ein nach Anlage und Bauart zum Betriebe einer Gastwirtschaft geeignetes Lokal mit einem großen Mobilienbestande überlassen habe; allerdings habe der Bekl. das Eß-, Trink- und Küchengeräte, ohne das der Gastwirtschaftsbetrieb nicht zu führen gewesen sei, angeschafft; die mit dem sog. großen Inventar bereits ausgestatteten, nach baulicher Eigenart und innerer Einrichtung für eine Gastwirtschaft bestimmten Räume überbögen aber nach ihrer Bedeutung dem vom Bekl. eingebrachten sog. kleinen Inventar gegenüber so sehr, daß mit letzterem nur noch eine Ergänzung und Vervollständigung der Ausstattung des Lokals vorgenommen sei, durch die der Charakter des Vertrags als Pachtvertrag nicht berührt werde. Wenngleich diese Aus-

sich nicht als zwei gleich zwingende und gleich kräftige Rechtsätze gegenüber, in deren Zusammentreffen §... als die lex specialis die Oberhand behalten müßte; sondern das allgemeine Prinzip beherrscht alle Einzelbestimmungen und muß gerade in ihnen lebendige Wirkung üben, zur Klärung, Erweiterung, Ergänzung oder Beschränkung des vereinzelten Wortlautes...

Die Würdigung (der exceptio doli generalis) muß ihrer Natur nach dem völlig freien Ermessen des Richters überlassen bleiben. Ihre

Zulassung oder Ablehnung kann immer nur aus den im voraus nicht übersehbaren, individuellen Umständen des Einzelfalles gefolgert werden; die Grenzen lassen sich rein theoretisch überhaupt nicht ziehen. Wie vorstehend für das Firzgeschäft ist auch für den Tatbestand des § 326 trotz Nichteinhaltens der Frist das Rücktrittsrecht, weil nach Lage des Falles im Widerspruch mit Treu und Glauben, verlagert worden z. B. Warn. 1909 Nr. 196; Warn. 1915 Nr. 228; ScuffArch. 79, 147. Siehe auch RG. 109, 187. R.A. Dr. Plum, Köln.

fürungen mit der einschlägigen Rechtssprechung des RG. im Einklange stehen, so erübrigt sich doch ein näheres Eingehen auf sie. Denn auf die Behauptung, der Vertrag der Parteien sei ein Miet-, kein Pachtvertrag, kann der Befl. die von ihm erhobene Einrede der sachlichen Unzuständigkeit überhaupt nicht gründen. Wenn die Auffassung des Befl. richtig, der Vertrag ein Mietvertrag wäre, so würde für die Klage nicht etwa an Stelle des VG. das AG. zuständig sein. Sie wäre dann vielmehr sachlich unbegründet. Die Kl. stützt sich auf das in § 15 des Vertrags ihr eingeräumte Recht, bei Vertragsverletzungen durch den Befl. von ihm sofortige Räumung zu verlangen, d. h. den Vertrag durch einseitige Erklärung aufzulösen, ihn zu kündigen. Dieses Recht steht der Kl. nicht zu, wenn der Vertrag kein Pacht-, sondern ein Mietvertrag ist. Dann kann er nicht durch Erklärung der Verpächterin aus den in seinem § 15 aufgezählten Gründen beendet, vielmehr nur durch gerichtliches Urteil aus den in den §§ 2—4 MietSchG. bezeichneten Gründen aufgehoben (§ 1 MietSchG. Abs. 1 MietSchG.). Die die Folgen einer sofortigen Kündigung geltend machende Klage ist also unbegründet, wenn der Vertrag ein Mietvertrag ist, da er solchenfalls mangels Aufhebung, die allein durch das Gericht — gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 MietSchG. durch das AG. unter Zuziehung von Besitzern — erfolgen kann, noch fortbesteht. Daß durch den Einwand des Befl. nicht die Zuständigkeit des VG., sondern die sachliche Begründetheit der Klage in Frage gestellt wird, tritt zweifelhaft frei zutage, soweit mit ihr die Rückgabe des Pachtinventars und die Feststellung des Verfalls der vom Befl. geleisteten Sicherheit verlangt wird. Beide Ansprüche gehen nicht auf Aufhebung des Vertrags, sondern machen Einzelfolgen seiner Beendigung geltend. Sie sind keinesfalls unter den Begriff der Aufhebungsklage i. S. von § 7 Abs. 1 Satz 1 MietSchG. zu bringen, sondern gehören zu den Ansprüchen, die der Vermieter nach § 15 Abs. 1 MietSchG. neben dem Aufhebungsanspruch vor dem für diesen zuständigen AG. erheben darf. Für den Räumungsanspruch ist das Ergebnis kein anderes. Er ist nicht, wie der im MietSchG. geregelte Aufhebungsanspruch, auf ein rechtsgestaltendes Urteil gerichtet. Vielmehr setzt er die durch Partieverklärung bereits erfolgte Vertragsauflösung voraus, von der sein Bestehen abhängt. Der Aufhebungsanspruch — beim Mietvertrag — und der Räumungsanspruch — beim Pachtvertrage — sind also rechtlich völlig voneinander verschieden. Sie berühren sich nur insofern, als das wirtschaftlich gleiche Ziel, das der Verpächter mit der Räumungsklage verfolgt, vom Vermieter nur mit der Aufhebungsklage erreicht werden kann. Dieser Umstand ändert aber nichts daran, daß die Klage, die hier erhoben ist, nicht die Aufhebungsklage des MietSchG., sondern die Räumungsklage des bürgerlichen Rechts ist, für die sich die gerichtliche Zuständigkeit nach den allgemeinen Regeln richtet. Die Behauptungen des Befl. sind also nicht geeignet, die auf § 7 Abs. 1 Satz 1 MietSchG. gestützte Einrede der sachlichen Unzuständigkeit zu rechtfertigen. Die Frage, ob der Vertrag der Parteien ein Pacht- oder Mietvertrag ist, ist erst bei der sachlichen Prüfung der Klage zu entscheiden.

(U. v. 23. Febr. 1926; 266/25 III. — Berlin.) [Sch.]

**\*\*3.** §§ 69, 71 BGB. Die Anzeigepflicht des Versicherten bei Eigentumswechsel erstreckt sich auch auf Sicherheitsübereignungen. Entschuldbare Unterlassung.]†)

Das BG. ist der Meinung, daß der Vertrag v. 14. Dez. 1925, gleichviel, ob er eine Sicherheitsübereignung oder eine anderweitige Übereignung sei, sich als eine Veräußerung der

versicherten Sachen i. S. der §§ 69, 71 BGB. und des § 11 AllgVersBed. der Befl. darstelle, nach dem „die Veräußerung dem Versicherer unverzüglich schriftlich anzuzeigen ist, andernfalls nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften die Befreiung des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung eintreten kann“. Da nun die Anzeige nicht erstattet und diese Unterlassung nicht i. S. des § 6 Abs. 1 BGB. als unverschuldet anzusehen sei, so sei die Befl. von der Entschädigungspflicht befreit. Die Rev. macht gegen die Ausführung des BG., daß eine Sicherheitsübereignung Veräußerung i. S. der §§ 69 ff. BGB. und des § 11 AllgVersBed. sei, geltend, daß bei ihr das materielle Eigentum dem Veräußerer bleiben solle. In dessen entspricht die Entsch. des BG. insoweit lediglich der Auffassung, die das RG., wie schon das ROHG., über die Bedeutung der Sicherheitsübereignung mit Bezug auf die die Folgen einer Veräußerung regelnden Versicherungsbedingungen für die vor Erlaß des BG. geschlossenen Versicherungsverträge aufgestellt hat, und von der es seit dessen Erlaß nicht abgegangen ist (s. ROHG. 25, 40; RG. 73, 141). Der dieser Auffassung zugrunde liegende Satz, daß für den Übergang der Versicherung der den Eigentumswechsel bewirkende Rechtsvorgang maßgebend ist, wurde auch neuerdings wiederholt gegenüber Verjahren festgehalten, das dem Eigentumswechsel zugrunde liegende schuldrechtliche Geschäft als „Veräußerung“ gelten zu lassen (RG. 84, 409<sup>1)</sup>; 114, 316<sup>2)</sup>). Die für diese Stellungnahme entscheidende Erwägung, daß der Gesetzgeber offenbar absichtlich den Übergang der Versicherung von dem leicht zu ermittelnden Rechtsvorgange des Eigentumswechsels, nicht von dem Gefahrübergang und den mit ihm zusammenhängenden wirtschaftlichen Interessen abhängig gemacht habe, muß auch für die hier vorliegende Frage durchgreifen. Im übrigen kann es keinem Zweifel unterliegen, daß bei der Sicherheitsübereignung in der Regel ebenso wie bei anderen Veräußerungen das versicherte Interesse auf den Erwerber übergeht (i. d. S. siehe die von Mühsam-Werther in ZW. 1927, 160/161 veröffentlichte Äußerung der Industrie- und Handelskammer Berlin v. 26. Nov. 1926 J Nr. C 32 112/26 M./W.). Im vorliegenden Falle hat der erwerbende Treuhänder zudem das Interesse der von ihm vertretenen Gläubiger des Kl. an der Versicherung im Übereignungsvertrage deutlich zum Ausdruck gebracht mit der Bestimmung, daß die Ware beim Kl. zur Verwahrung „versichert liegen bleibt“. Obwohl der Kl. hiernach verpflichtet war, die Übereignung v. 14. Dez. 1925 dem Befl. unverzüglich anzuzeigen, wurde dieser nach § 6 BGB. wegen der Verletzung dieser Obliegenheit dann nicht gemäß § 71 BGB. von der Entschädigungspflicht für den Einbruchsdiebstahl v. 16./17. März 1926 frei, wenn die Nichterstattung der Anzeige seitens des Kl. als unverschuldet anzusehen war. Das BG. unterstellt nun zwar, daß das Versicherungsverhältnis bei der Veräußerung Gegenstand von Besprechungen gewesen sei, und Kl. Dr. C., der auf dem Gebiete der Sanierung von Kaufleuten besondere Erfahrung besitze, eine Anzeige für nicht erforderlich gehalten habe. Es will aber trotzdem die Unterlassung der Anzeige nicht als unverschuldet anerkennen, weil Dr. C. dem Kl. nicht als dessen Rechtsberater, sondern als Treuhänder seiner Gläubiger, die allerdings das gleiche Interesse wie der Kl. an der Erhaltung der Ansprüche aus der Versicherung gehabt hätten, gegenübergestanden habe, und weil vom Kl. die Erstattung der nach § 11 AllgVersBed. für den Fall der Veräußerung der versicherten Sachen vorgeschriebenen Anzeige auch dann zu verlangen gewesen sei, wenn er und Dr. C. die Übereignung nicht für eine Veräußerung i. S. dieser Bestimmung gehalten hätten. Es muß der Rev. zugegeben werden, daß mit diesen

Zu 3. Die Entsch. behandelt die bei der Veräußerung von versicherten Sachen eintretende Rechtslage. Maßgebend sind die §§ 69 ff. BGB. über die auftauchenden Fragen haben sich neuerdings in der JurN. für die Privatversicherung Herr Dr. Helm in Nr. 14/15 und in Nr. 16 von 1927 Herr Geh. RA. Dr. Junch, RA. am RG., lehrer unter besonderer Heranziehung der hier vorl. Entsch. geäußert.

Weder diese beiden Aufsätze, noch auch die Entsch. erschöpfen u. E. die in Betracht kommenden Rechtsfragen, so daß eine eingehende Erörterung der Entsch. mir notwendig erscheint.

1. Nach den §§ 69 ff. BGB. tritt bei einer Veräußerung der versicherten Sache der Erwerber in das Versicherungsverhältnis ein.

<sup>1)</sup> ZW. 1914, 839.

<sup>2)</sup> ZW. 1927, 172.

Ausführungen die Anforderungen an den Begriff der unverschuldeten Unterlassung überspannt zu werden scheinen. Wenn der rechtsunkundige Kl. die Anzeige deshalb unterließ, weil ihm die nicht ohne weiteres unzweifelhafte und im Schrifttum mehrfach bestrittene Tragweite des § 11 AllgVerf. Bed. und des § 71 BGB. von einem mit der Übereignung von Warenlagern häufig befaßten Rechtsanwalt dahin erläutert wurde, daß sie sich auf Sicherungsübereignungen nicht beziehe, eine solche daher zu einer Anzeige keinen Anlaß biete, so kann ihm sein der Unterlassung zugrunde liegender Rechts-

vorgenommen. Sofern die Unterlassung der Anzeige von Erheblichkeit ist, würde der Versicherer von der Haftung frei sein, weil zwischen dem Zeitpunkt der Veräußerung und dem Zeitpunkt des Versicherungsfalles mehr als drei Monate verstrichen sind, die Frist aus § 71 BGB. also längst abgelaufen war.

2. Als Veräußerung i. S. der §§ 69 ff. BGB. ist nach der herrschenden Ansicht nicht anzunehmen irgendein schuldrechtlicher Vertrag, sondern nur derjenige Vorgang, bei welchem sich ein Eigentumsübergang vollzieht. Die Frage, ob die Sicherungsübereignung als Veräußerung anzusehen ist, wird von der herrschenden Ansicht bejaht. Dies geht aus der Entsch. hervor, ist auch in den angeführten Aufträgen und sonst in vielen Entsch. und in dem Schrifttum weit überwiegend angenommen. Auf die weitere Erörterung kann hier aus Raumangel nicht eingegangen werden, vielmehr ist daran festzuhalten, daß insofern die Entsch. durchaus zutreffend ist.

3. Steht eine Veräußerung in Frage, so ist die Konstruktion nach dem BGB. m. E. folgende:

Mit allen Rechten und Pflichten geht das Versicherungsverhältnis auf den Erwerber der Sache über. Legitimiert, Ansprüche zu erheben, ist von da ab nur der Erwerber. Hier klagt der Veräußerer. Die Klage war daher m. E. abzuweisen, weil der Veräußerer zur Klage nicht legitimiert war. Eines Eingehens auf die Frage, ob die Anzeige unterlassen, und wenn dies der Fall, inwieweit trotz der Unterlassung eine Haftung des Versicherers besteht, bedurfte es daher an sich nicht.

Nun trägt allerdings der Kl. vor, daß die Sicherungsübereignung infolge Zahlung wieder weggefallen und die Sachen wieder an ihn zurückgelangt seien. Aber es ergibt sich aus dem Klagevortrag, daß diese Rückübertragung erst am 25. Juni 1926, also mehr als drei Monate nach dem Versicherungsfall eingetreten ist.

Hinsichtlich der vom Einbruchdiebstahl betroffenen Sachen war eine solche Rückübertragung überhaupt nicht möglich, insofern kann also die diesbezügliche Behauptung des Kl. die Legitimation zur Klage nicht schaffen. Wenn es weiter heißt, daß auch die Außenstände auf den Kl. zurückgegangen seien, nachdem die Sicherungsübereignung beendet war, so ist nicht ersichtlich, ob zu den Außenständen etwa auch der Anspruch gegen den Versicherer gehört. Dies ist um so weniger ersichtlich, als ja eine Rückübertragung für den Versicherungsanspruch gar nicht möglich ist, sondern nur eine Abtretung der an sich in der Person des Erwerbers neu entstandenen Forderung aus der Versicherung.

Die Legitimation des Kl. zur Kl. könnte also höchstens als geführt betrachtet werden, wenn man eine Abtretung der Rechte auf den Versicherungsbetrag in der Behauptung des Kl. findet. Die Entsch. äußert sich leider über diesen Punkt nicht. Auch Geh. FR. Dr. Junck hat ihn nicht weiter erwähnt.

4. Nimmt man an, daß der Kl. an sich den Anspruch erheben könnte, so kommt es, da eine Veräußerung vorliegt, auf den Einwand des Versicherers an, daß die Anzeige weder vom Veräußerer noch vom Erwerber gemacht war, der Versicherer also, wie zu 1. angeführt, von der Leistung frei geworden ist, da mehr als ein Monat verstrichen sei. Bezug genommen ist vom Versicherer auf § 71 BGB. und außerdem auf § 11 der Verf. Bed. Die Entsch. erörtert dann im Anschluß an die replizierenden Ausführungen des Kl., ob die Unterlassung der Anzeige entschuldbar ist, und kommt zu einer Rückverweisung an das RG., weil dieses die Frage der Entschuldbarkeit nicht richtig geprüft habe. In den Instanzen und auch in der Entsch. selbst ist dabei auf § 6 BGB. Bezug genommen, und auch Junck und vorher Helm (letzterer in allgemeiner Betrachtung, da damals die Entsch. noch nicht bekannt war), ziehen ebenfalls den § 6 BGB. heran. M. E. ist aber die Heranziehung des § 6 BGB. so wie sie in den beiden Abhandlungen und auch in der Entsch. vorgenommen nicht ohne weiteres zu akzeptieren. Vielmehr ist die Rechtslage wie folgt zu betrachten:

§ 71 stellt sich als eine gesetzliche Verwirkungsklausel dar. Die Anzeige ist, wie er bestimmt, unverzüglich nach der Veräußerung zu machen. Was unter unverzüglich zu verstehen, sagt das BGB. nicht. Man wird zur Auslegung auf § 121 BGB. zurückgreifen müssen, wo bekanntlich gesagt ist, daß die Anfechtung wegen Irrtums ohne schuldhaftes Zögern (unverzüglich) zu erfolgen hat, wo also der Ausdruck „unverzüglich“ schon seine Erläuterung gefunden hat. Die herrschende Auffassung geht bez. § 121 BGB. dahin, daß die Erklärung nicht sofort zu geschehen hat, sondern daß nach Lage des

irrtum nicht als Verschulden angerechnet werden. Ein solches läßt sich auch nicht daraus entnehmen, daß der Rechtsanwalt im vorliegenden Falle nicht vom Kl. mit der Angelegenheit befaßt worden war, sondern als Treuhänder seiner Gläubiger, also als Vertragsgegner des Kl. wirkte; denn da er als solcher das gleiche Interesse an der Wahrung der Rechte gegen den Verkl. aus dem Versicherungsvertrag hatte wie der Kl., konnte dieser seine Rechtsauskunft unbedenklich auch als für sich maßgebend betrachten.

(U. v. 17. Juni 1927; 100/27 VI. — Berlin.) [Ru.]

einzelnen Falles zu entscheiden ist, welcher Zeitraum dem Erklärenden zugelassen werden muß, damit man annimmt, daß er ohne schuldhaftes Zögern die Anzeige erstattet hat. Diese Rechtslage muß man also m. E. dahin auffassen, daß ein zeitliches Zögern entschuldbar sein kann, daß aber die vollständige Unterlassung der in Frage stehenden Maßnahmen nicht durch den Ausdruck unverzüglich gedeckt ist. Soweit im Schrifttum zu § 71 die Ansicht vertreten ist, daß überhaupt die Unterlassung der Anzeige unter Umständen entschuldigbar werden kann, so gibt weder § 71 noch das BGB. mit dem Wort unverzüglich hierfür irgendeine zutreffende Grundlage. Und aus allgemeinen Gründen kann für die mit Verwirkung bedrohte Unterlassung eine Entschuldigung kraft Gesetzes nicht als beachtlich angesehen werden.

Es scheint fast, als ob Geh. FR. Junck und Dr. Helm die Unterlassung der Anzeige nicht nach dem Gesetz, sondern nach Maßgabe des § 6 BGB. als entschuldbar ansehen wollen und auch die vorl. Entsch. läßt eine solche Auffassung erkennen. Hierbei wird aber übersehen, daß § 6 BGB. nicht auf gesetzliche Verwirkungsklauseln anwendbar ist, sondern nur auf vertragliche. Ausdrücklich heißt es im § 6:

„Ist im Vertrage bestimmt, daß bei Verletzung einer Obliegenheit . . . der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei sein soll, so tritt die vereinbarte Rechtsfolge nicht ein, wenn die Verletzung als eine entschuldbare anzusehen ist.“

Die Motive zu § 6 lassen auch keinen Zweifel darüber, daß man lediglich an Schutzbestimmungen für den Versicherungsnehmer gedacht hat, sofern eine Verwirkungsabrede im speziellen Vertrage getroffen ist. An einer anderen Stelle im BGB., auf welche übrigens im Anschluß mehrfach verwiesen worden ist, nämlich im § 28 BGB., hinsichtlich der Gefahrehöhung ist auch der Ausdruck „unverzüglich“ angewendet und kein Anhalt gegeben für die Annahme sonstiger gesetzlicher Entschuldigungsgründe als derjenigen, die sich aus dem Ausdruck „unverzüglich“ ergeben, und auch hier ist eine gesetzliche Verwirkung angeordnet und eine spezielle Vertragsabrede nicht erwähnt.

Im vorl. Fall ist die Anzeige überhaupt nicht erstattet. Sie ist bewußt nicht erstattet; und deshalb nicht, weil angeblich angenommen wurde, daß eine Sicherungsübereignung nicht als Veräußerung gem. § 71 aufzufassen sei. Eine Erörterung, wann eine verspätete Anzeige noch als unverzüglich anzusehen, erübrigt sich daher.

5. Zu prüfen ist jedoch noch, ob etwa vertraglich eine besondere Entschuldbarkeit vorgesehen ist. Die Verf. Bed. gelten als Bestandteile des einzelnen Versicherungsvertrages.

Auf § 11 ist in der Entsch. öfters verwiesen, ohne daß der Wortlaut des § 11 mitgeteilt ist. Anzunehmen ist aber, daß der § 11 auch im vorl. Fall diejenige Fassung gehabt hat, welche jetzt allgemein bei der Einbruchdiebstahlversicherung üblich ist. Diese Fassung hat folgenden Wortlaut:

„Wird die versicherte Sache von dem Versicherungsnehmer veräußert, so tritt an Stelle des Veräußerers der Erwerber in die während der Dauer seines Eigentums aus dem Versicherungsverhältnisse sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Die Veräußerung ist dem Versicherer unverzüglich schriftlich anzuzeigen, andernfalls nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften die Befreiung des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung eintreten kann. Erwerber und Versicherer haben das im Gesetz bestimmte Kündigungrecht.“

Nach dieser Fassung ist eine besondere Art entschuldbaren Verhaltens nicht vorgesehen. Vielmehr tritt bei der Unterlassung der unverzüglichen Anzeige die Befreiung des Versicherers von der Verpflichtung zur Leistung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften ein. Die Verf. Bed. geben also nur wieder, was im Gesetz bestimmt ist, und man kann nicht etwa den § 11 so auffassen, daß nunmehr die im Gesetz vorgesehene Verpflichtung zur Anzeige eine vertragliche geworden ist und damit unter die Vorschriften des § 6 BGB. gestellt worden ist. Dagegen spricht der Ausdruck „gesetzliche“ Vorschriften im § 11.

Zu kommen also zu dem Ergebnis, daß auch vertraglich die Möglichkeit einer Entschuldigung nach § 6 BGB. nicht in Frage steht und die Erörterung hierüber bzw. eine Prüfung über die Bedeutung der angeblichen Auskunft des Kl. E. gar nicht mehr notwendig ist, die Klage vielmehr, auch wenn man von der Frage der Sachlegitimation absteht, der Abweisung unterliegt.

6. § 71 BGB. ist zwingend nur zugunsten des Versicherungsnehmers (§ 71 BGB.). Rechtlich zulässig wäre also eine Vorschrift



**\*\*4.** § 81 BGB. bezieht sich auch auf alle Änderungen eines bestehenden Vertragsverhältnisses.]†)

Der Kl. war bei der Befl. für die Zeit vom 19. Jan. 1924 bis 19. Jan. 1929 auf Grund der Versicherungsscheine Nr. 244 456 und Nr. 244 457 gegen Feuer- und Brandgefahr versichert. Er beantragte infolge Einstellung seines Betriebes die Versicherung aus Schein 244 457 mit dem 15. Juli 1925 aufzuheben und die Prämie auf Schein 244 456 zu ermäßigen; erhielt aber die Bewilligung seines Antrags erst, nachdem er einen Brandschaden erlitten hatte, von dem Gebäude, Motor- und Maschinen betroffen worden sind. Er verlangt Ersatz des Schadens auf Grund der Versicherungsscheine 244 456 und 244 457. Die Befl. bestreitet die Ersatzpflicht. Das LG. hat die Klage abgewiesen. Das BG. hat verurteilt. Die Rev. ist zurückgewiesen. Die Rev. rügt zu Unrecht rechtsirrig Anwendung des § 81 BGB. auf den vorliegenden Fall. Es ist zwar richtig, daß diese Gesetzesvorschrift aus der Erwägung heraus entstanden ist, an Stelle des unbestimmten Zeitraums, während dessen nach der allgemeinen Bestimmung des § 147 Abs. 2 BGB. der Antragende an seinen Antrag gebunden bleibt, eine bestimmte Frist zu setzen, damit der Antragende, falls von dem Versicherer innerhalb dieser Frist keine Antwort eingeht, sofort für anderweitige Versicherung Sorge tragen kann, ohne der Gefahr ausgesetzt zu sein, doppelt Prämie bezahlen zu müssen (vgl. Begr. zu § 81 BGB. bei Gerh. u. Hagen S. 378 f.). Nun ist der Rev. zuzugeben, daß diese Gefahr, längere Zeit der Versicherung entbehren oder vielleicht doppelt Prämie zahlen zu müssen, dann zumeist nicht besteht, wenn es sich lediglich um einen Antrag auf Änderung eines bereits abgeschlossenen Vertrags, insbes. um einen Antrag auf Prämienherabsetzung oder auf Aufhebung eines bestehenden Versicherungsvertrags wegen Wegfalls des Versicherungsinteresses handelt. Aber das Gesetz hat die Vorschrift nicht auf Anträge, welche die Schließung oder Verlängerung eines Versicherungsvertrags bezwecken, beschränkt, sondern auch die Anträge auf Vertragsänderung in die Bestimmung einbezogen, und zwar ohne zu unterscheiden, ob die bezeichnete Gefahr für den Versicherungsnehmer dabei in Betracht kommt oder nicht. Es fallen daher alle Anträge auf Änderung eines bestehenden Feuer- und Brandversicherungsvertrags unter § 81. Eine ein-

in den VersBed., nach welcher die Pflicht zur Anzeige als vertragsmäßige bestimmt wird, oder eine ausdrückliche Erklärung, daß die Unterlassung gem. § 6 BGB. entschuldbar sein soll. Für den Fall, daß man in der oben wiedergegebenen Fassung des § 11, wenn diese sich mit dem hier erwähnten § 11 deckt, eine vertragsmäßige Unterlassung unter das BGB. erblicken will, oder für den Fall, daß § 11 anders lautet und danach für die Anwendung des § 6 BGB. Platz ist, kommt es auf eine Feststellung an, ob in den angeblichen Mitteilungen des Kl. E. ein Entschuldigungsgrund für den Versicherungsnehmer zu finden ist. Geh. R. Junck hat bereits in den oben angeführten Erörterungen sich verneinend ausgesprochen, und auch ich möchte annehmen, daß es wohl zu weitgehend wäre, in der Rechtsauskunft eines Anwalts über den Begriff der Veräußerung einen Umstand zu erblicken, der die Unterlassung einer Anzeige an den Versicherer genügend rechtfertigt.

Diese Ansicht erscheint um so mehr begründet, weil ja die herrschende Meinung in der Sicherungsübergang schon längst eine Veräußerung i. S. des § 71 erblickt. Man muß bei der Sachlage in Betracht ziehen, daß das Interesse des früheren Eigentümers durch die Sicherungsübergang sich wesentlich ändert. Wird für die versicherte Sache eine Barzahlung erlangt, weil der Versicherungsfall eingetreten, so kann der Versicherungsnehmer viel eher seine Gläubiger befriedigen, als durch einen Verkauf der Waren möglich ist. Die Gefahr, daß der Versicherungsnehmer nicht so sorgfältig verfährt, wie sonst, ist alsdann vorhanden. Und gerade diese Erwägung spricht dafür, daß der Gesetzgeber jede Art der Eigentumsveränderung als Veräußerung ansehen wollte. Um so weniger darf man dann aber in falscher Rechtsbelehrung von dritter Seite, mag diese auch sonst noch sachkundig sein, einen Entschuldigungsgrund als vorhanden ansehen. Ich würde deshalb meinen, daß, auch wenn man den § 6 BGB. anwenden will, die hier vorgebrachten Umstände das Verhalten des Versicherungsnehmers nicht als entschuldbar erkennen lassen.

R. Gerh. u. Hagen, Berlin.

**Zu 4.** Die Ansicht des RG., daß alle Anträge auf Änderung eines bestehenden Feuer- und Brandversicherungsvertrags unter die Vorschrift des § 81 BGB. fallen, ist durchaus zu begrüßen.

Prof. Dr. E. Brück, Hamburg.

schränkende Auslegung der Gesetzesbestimmung ist um so weniger geboten, als sie nicht nur dem Interesse des Versicherungsnehmers, sondern in ihrer weiten Fassung auch dem Interesse des Versicherers insofern dient, als die bis zum Ablauf der zweiwöchigen Frist erfolgte Annahme des Antrags auch dann noch rechtzeitig ist, wenn der Antragende gemäß § 147 BGB. unter regelmäßigen Umständen den Eingang der Antwort auf seinen Antrag im Einzelfalle schon früher hätte erwarten dürfen. Der Antrag des Kl. war demnach erloschen, wenn er nicht binnen zweier Wochen seit seiner Absendung von der Befl. angenommen worden ist. Nach der Feststellung des BG. ist die Frist nicht gewahrt worden.

(U. v. 24. Juni 1927; 121/27 VI. — Celle.) [Ru.]

**5.** §§ 61, 67 BGB. Der Versicherte hat für schuldhaftes Handeln Dritter nicht einzustehen. Die Ehefrau ist keine Repräsentantin des Ehemannes. Ihr schuldhaftes Verhalten befreit den Versicherer auch nicht wegen der verbrannten ihr gehörigen Gegenstände.]†)

Der Kl., der bei der Befl. gegen Feuer versichert ist, hat dadurch einen Brandschaden erlitten, daß in seiner Abwesenheit, als er geschäftlich verreist war, seine Ehefrau, die aus einem Ofen genommenen glühenden Kohlen nach einem anderen Ofen tragen wollte, infolge Anstoßens an einen Stuhl Kohlen fallen ließ, wodurch zunächst ein Vorhang und Kleidungsstücke Feuer fingen. Die Befl. hat wegen der der Frau L. zur Last fallenden groben Fahrlässigkeit die Ersatzleistung abgelehnt. Die Vorinstanzen haben die darauf erhobene Klage abgewiesen. Das RG. hat aufgehoben. Das BG. sieht in dem Verhalten der Ehefrau des Kl., daß für die Entstehung des Schadensfeuers ursächlich war, eine grobe Fahrlässigkeit, die dem Kl. als dem Versicherungsnehmer anzurechnen sei und nach § 61 BGB. und dem damit inhaltlich übereinstimmenden § 12 Abs. 2 der Allgemeinen Versicherungsbedingungen der Befl. diese von ihrer Leistungspflicht aus dem Versicherungsvertrage befreie. Mit Recht wendet sich die Rev. gegen diese Auffassung. Zwar liegt darin, daß der Vorderrichter das Verschulden der Frau L. als grobe Fahrlässigkeit bewertet, kein Rechtsverstoß. Hingegen kann die Annahme, daß der Kl. gegenüber der Befl. dafür einzustehen

**Zu 5.** Das Ur. beschäftigt sich mit der für das gesamte Versicherungsrecht bedeutsamen Frage, inwieweit der Versicherungsnehmer bei schuldhafter Herbeiführung des Versicherungsfalles das Verhalten eines Dritten gegen sich gelten lassen muß.

I. Das RG. lehnt von neuem (RG. 83, 43 = JW. 1913, 1111) die namentlich von Ritter, Recht der Seeversicherung 552 ff., vertretene Auffassung ab, nach der der Versicherungsnehmer dem Versicherer gegenüber verpflichtet sein soll, den Versicherungsfall nicht herbeizuführen. Die Wahrnehmung der „berechtigten Interessen sowohl des Versicherungsnehmers wie des Versicherers“ (Ritter 554) kann auf andere Weise erfolgen als durch eine Konstruktion, die zu dem eigentümlichen Ergebnis führt, daß der Lebensversicherer den Versicherten auf Unterlassung des Selbstmordes oder auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung der Schadensverhütungspflicht verklagen kann (Framheim, Herbeiführung des Versicherungsfalles, Berlin 1927, S. 52). Mit der Verblichlichkeitstheorie fällt auch die Anwendung des § 278 BGB.

Insofern ist die Entsch. billigenwert. Ihre weiteren Ausführungen fordern zum Widerspruch heraus (Gottschalk: Jur. Absh. f. Privatvers. 1927, 265; Rehd. eb. 268).

II. Die Erkenntnis, daß es keine Schadensverhütungspflicht gibt, legt den Weg zur richtigen konstruktiven Erfassung des Problems frei. Aber das Ur. begnügt sich leider nach einem kurzen Hinweis auf die in RG. 62, 190; 102, 111, 113 = JW. 1925, 2464 angeordnete Gleichstellung der §§ 130, 61, 6 BGB. mit dem lauen Kompromiß der „Repräsentantenhaftung“, deren Geltung in dem vorgelegten Recht begründet gewesen sein mag (RG. 37, 149; 51, 20), die aber in dem neuen Recht weiterleben soll (RG. 83, 43 = JW. 1913, 1111), obschon sie in ihm keine Stütze findet (vgl. § 67 Abs. 2 BGB.).

III. Um bedenkllichsten sind die Ausführungen über die Frage, ob das Verhalten des Versicherten bei der Versicherung für fremde Rechnung die Leistungspflicht des Versicherers ausschließt.

Nach Ansicht des RG. soll der Versicherer die Leistung nur aus „allgemeinen Rechtsgrundsätzen“ verweigern können. „Die hier in Betracht kommende allgemeine Arglistrede würde jedoch auch bei Heranziehung des § 242 BGB. nur einen Rechtsverlust des vorsätzlichen Schädigers begründen können.“ Der Versicherer soll somit zur Leistung verpflichtet bleiben, wenn der Versicherte den Versiche-

hätte, nicht gebilligt werden. Daß sich eine derartige Haftung des Versicherungsnehmers für schuldhaftes Handeln Dritter nicht aus § 278 BGB. herleiten läßt, scheint auch das BG. anzunehmen, da es auf diesen Gesichtspunkt nicht eingeht. RG. 83, 43<sup>1)</sup> hat ausgesprochen, daß hier jene Gesetzesbestimmung unanwendbar ist, weil es nicht zu den Verbindlichkeiten des Versicherungsnehmers gegenüber dem Versicherer gehört, Fahrlässigkeit in bezug auf das versicherte Risiko zu vermeiden, und deshalb niemals davon die Rede sein kann, daß er sich insoweit eines Anderen „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bediente“ (vgl. auch RG. 62, 190 ff.; 102, 113 bis 114). An dieser Ansicht ist festzuhalten. In RG. 83, 44<sup>2)</sup>; 37, 149 ff.; 51, 20 ff. hat sich indes das BG. zu dem von der herrschenden Meinung vertretenen Sage bekannt, daß dem eigenen Verschulden des Versicherungsnehmers dasjenige solcher Personen gleichzuachten ist, die als sog. „Repräsentanten“ in dem Betriebe, auf den sich das Versicherungsverhältnis bezieht, an seiner Stelle stehen (vgl. Gerhard-Manez Anm. 4 zu § 61 S. 289). Hierauf fußend meint das BG., daß die Ehefrau des Kl. als dessen Repräsentantin in diesem Sinne anzusehen sei. Zu einer solchen Annahme reichen aber die getroffenen Feststellungen nicht aus. Die bloße Tatsache, daß der Kl. am Brandtage geschäftlich verreist war und insofern den Hausstand der Obhut seiner Frau überlassen hatte, kann zur Begründung eines rechtsgeschäftlichen Vertretungsverhältnisses keinesfalls genügen. Dies hat das BG. schon in RG. 51, 20 ff. (23) angenommen, wo ein sehr ähnlich liegender Fall — wenn auch nach preuß. Rechte — zur Beurteilung stand. Daß der Kl. bei seiner Abreise seiner Ehefrau die Geschäftsführung übertragen hätte, ist nicht festgestellt. Zudem weist diejenige Handlung, bei deren Vornahme Frau L. den Brand herbeigeführt hat, in keiner Weise darauf hin, daß sie sich als Vertreterin ihres Ehemannes angesehen und betätigt hätte. Vielmehr war das Dienheim eine Verrichtung, die ihr gemäß § 1356 BGB. als eigenes Recht zustand und als eigene Pflicht oblag, mochte ihr Ehemann anwesend sein oder nicht. Hinsichtlich der durch das Feuer vernichteten Textilwaren meint der VR., die Verantwortlichkeit des Mannes für das Verschulden der Frau mit der Ermägung besonders begründen zu können, daß der Kl. den Kleinhandel mit diesen Waren nach außen hin auf den Namen seiner Frau, im Innenverhältnis aber für eigene Rechnung betrieben habe. Indes erscheint dieser Umstand allein — und weiteres hat der Vorderrichter nicht festgestellt — ungeeignet zur Rechtfertigung eines Vertretungsverhältnisses. Der Kl. verfuhr in dieser Weise lediglich deshalb, weil er sich den Textilwarenfabrikanten, deren Vertretungen er hatte, verpflichtet hatte, mit Textilwaren nicht auch für eigene Rechnung zu handeln. Trotz der Verschleierung, die er vornahm, blieb er tatsächlich doch der Herr des Handelsbetriebes, und es trat namentlich in keiner Weise zutage, daß sich an den

bestehenden Verhältnissen durch sein Verreisen für kurze Zeit irgend etwas geändert hätte. Die Revisionsbeantwortung meint, sich gegenüber diesen auch von der Rev. vertretenen Erwägungen darauf berufen zu können, daß der Vorderrichter tatsächlich festgestellt hätte, nach Sinn und Inhalt des Versicherungsvertrags habe die Gefahr, es könnten die versicherten Sachen des Kl. durch Verschulden seiner Frau von einem Feuer Schaden betroffen werden, nicht einen Teil des versicherten Risikos bilden sollen. Indes ist darin eine den RevR. bindende Feststellung einer Tatsache nicht zu sehen, sondern lediglich eine rechtliche Beurteilung des Vertragsinhalts, für welche die zur Ermittlung dieses Inhalts allein in Betracht kommenden Urkunden — Versicherungsscheine und Versicherungsbedingungen — keinerlei Unterlage bieten. Die Annahme, es hätten die Verpflichtungen des Versicherers über die Bestimmungen jener Urkunden und des Gesetzes hinaus eingeschränkt werden sollen, ist durchaus abzulehnen. Fehlt es sonach an den Voraussetzungen, unter denen eine Vertretung des Kl. durch seine Ehefrau im Rahmen des Versicherungsverhältnisses angenommen werden könnte, so ist seine Haftbarkeit für deren Verschulden überhaupt zu verneinen. Keinesfalls läßt sich eine solche aus familienrechtlichen Beziehungen herleiten. Hier ist auf die Vorschrift im § 67 Abs. 2 BGB. hinzuweisen, wo für den Fall, daß dem Versicherungsnehmer ein Anspruch auf Erlass des vom Versicherer zu vergütenden Schadens gegen einen mit ihm in häuslicher Gemeinschaft lebenden Familienangehörigen zusteht, der Übergang des Anspruchs auf den Versicherer, der nach der Regel des § 67 Abs. 1 sonst eintreten würde, ausgeschlossen wird, wenn nicht der Angehörige den Schaden vorsätzlich verursacht hat. Diese Vorschrift wäre gegenstandslos, wenn man den § 61 oder sonstige Bestimmungen des BGB. so auslegen wollte, daß der Versicherungsnehmer Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit solcher Familienangehörigen unmittelbar zu vertreten hätte. Welchen Zweck der Gesetzgeber hat erreichen wollen, das ergibt sich deutlich aus der amtlichen Begründung des Entwurfs des BGB. von 1905, wo auf S. 127 zu § 67 Abs. 2, der unverändert Gesetz wurde, gesagt ist: „Fällt dem Versicherungsnehmer selbst ein die Haftung des Versicherers ausschließendes Verschulden nicht zur Last, so muß er, soweit möglich, auch dagegen geschützt werden, daß er insofern des Verschuldens eines Familienangehörigen der ihm zustehenden Entschädigung tatsächlich wieder verlustig geht.“ Sonach bleibt nur noch zu erörtern, ob etwa der Umstand, daß ein Teil der verbrannten Sachen, für welche die Entschädigung eingeklagt ist, im Eigentum der Ehefrau des Kl. gestanden hat, insofern zu einer abweichenden Beurteilung führen muß. Jedoch ist auch dieses zu verneinen. Nach der maßgebenden Vorschrift des § 85 BGB. gilt bezüglich der hier in Frage kommenden Sachen die vom Kl. mit der Befl. über die gesamte Haus-

rungsfall fahrlässig (§ 130 BGB., § 33 USt.) oder grobfahrlässig (§ 61 BGB.) herbeigeführt. Wenn dieser Meinung nicht das höchste deutsche Gericht wäre, so erübrigte sich ihre ausführliche Widerlegung.

Das BG. argumentiert folgendermaßen: § 61 BGB. spricht von dem Versicherungsnehmer, der den Versicherungsfall schuldhaft herbeigeführt hat. Die Vorschriften über die Versicherung für fremde Rechnung (§§ 74—80 BGB.), die scharf zwischen Versicherungsnehmer und Versicherter unterscheiden, enthalten keine Bestimmung, daß die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherten erheblich ist, obwohl „im § 79 BGB. für eine Reihe sonstiger Umstände, die für das Versicherungsverhältnis von Wichtigkeit sind, im einzelnen verordnet ist, inwieweit der Versicherte dem Versicherungsnehmer rechtlich gleichzustellen ist“. Da das BGB. mit besonderer Sorgfalt jahrelang vorbereitet ist, so wäre eine derartige Bestimmung aufgenommen worden, wenn sie hätte getroffen werden sollen.

Die Argumentation des BG. verstößt gegen elementare Grundsätze des Versicherungsrechts und verrät eine erstaunliche Unkenntnis der Vorgeschichte des Gesetzes.

Bei der Versicherung für fremde Rechnung ist Träger des versicherten Interesses der Versicherte. Wird durch sein schuldhaftes Eingreifen in den normalen Ablauf der Gefahr der Versicherungsfall herbeigeführt, dann muß ebenso wie bei der Eigenversicherung durch das schuldhafte Eingreifen des Versicherungsnehmers der Versicherer leistungsfrei sein, anderenfalls hätte es der Versicherte in der Hand, ob er sich die geldliche (gelbeswerte) Leistung des Versicherers ver-

schaffen will oder nicht. Ob der Versicherte oder der Versicherungsnehmer durch schuldhaftes Handeln den Zufall ausschaltet, bleibt ihm für die Gefahr, die der Versicherer trägt, gleich. Beide Male muß der Versicherer leistungsfrei sein. Diesen Standpunkt nimmt die Begr. des § 79 BGB. und das gesamte Schrifttum, an dem das Urschweigend vorübergeht, ein (Bruck, BGB. 206; Dernburg-Rohler, Bürgerl. R. 6, 444; Ehrenberg, VerJl. 195; Gerhard-Hagen, BGB. 369; Hagen, VerJl. 1, 711; Risch, Handbuch des VerJl. 3, 444; Ritter, R. d. Seeverf. 559; Roelli, BGB. 208 u. v.). Gottschalk: Jur. Rdch. f. Privatrecht. 1927, 265 weist mit Recht darauf hin, daß diese Ansicht auch im Gesetz selbst ihren Niederschlag bei der Unfallversicherung für fremde Rechnung (§ 179 Abs. 2 BGB.) in der jeden Zweifel ausschließenden Bestimmung des § 181 Abs. 1 Satz 1 BGB. gefunden hat.

Ebenso wenig stichhaltig ist das aus der Terminologie des BGB. hergeleitete Argument. Da das Gesetz von dem Normalfall der Eigenversicherung ausgeht, spricht es — übrigens in Übereinstimmung mit dem schweizer. und österr. Gesetz — grundsätzlich von dem Versicherungsnehmer als demjenigen, der der Vertragskontrahent des Versicherers ist und dem die Rechte aus der Versicherung zustehen, und weist hiervon nur bei der Versicherung für fremde Rechnung ab, indem es dem Versicherungsnehmer den Versicherten gegenüberstellt, während umgekehrt das BGB. von den Rechten und Pflichten des Versicherten ausgeht (vgl. insbes. § 821 Nr. 4) und ihm ausnahmsweise den Versicherungsnehmer gegenüberstellt. Daß durch diese Terminologie zahlreiche Auslegungsfragen auftauchen, ist selbstverständlich und niemals verkannt worden, aber der Berichterstatter der Reichs-

<sup>1)</sup> ZB. 1913, 1111. <sup>2)</sup> ZB. 1913, 1111.

Brandversicherung am 5. Sept. 1924 eingegangene Versicherung als für fremde Rechnung genommen. Die §§ 74—80, in denen das BGB. die Versicherung für fremde Rechnung regelt, enthalten aber keine Vorschrift, die, entsprechend dem § 61 BGB., gegenüber dem vom „Versicherungsnehmer“ scharf zu scheidenden „Versicherten“, der den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeiführt, eine Befreiung des Versicherers von der Leistungspflicht aufstellt. Eine solche Bestimmung würde aber, wenn er sie hätte treffen wollen, der Gesetzgeber des mit besonderer Sorgfalt jahrelang vorbereiteten BGB. sicherlich aufgenommen haben. Davon ist um so mehr auszugehen, als in § 79 BGB. für eine Reihe sonstiger Umstände, die für das Versicherungsverhältnis von Wichtigkeit sind, im einzelnen verordnet ist, inwieweit der Versicherte dem Versicherungsnehmer rechtlich gleichzustellen ist. Bei dem Schweigen des Sondergesetzes kann mithin eine Berechtigung des Versicherers, dem Versicherten, der schuldhaft einen Brandschaden herbeigeführt hat, die Ersatzleistung zu verweigern, nur aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen hergeleitet werden. Die hier in Betracht kommende allgemeine Arglisteinrede würde jedoch, auch bei Heranziehung des § 242 BGB., nur einen Rechtsverlust des vorsätzlichen Schädigers begründen können. Vorsätzliches Handeln fällt aber der Ehefrau des Kl. nicht zur Last.

(U. v. 28. Juni 1927; 82/27 VI. — Stettin.) [Ru]

## II. Verfahren.

6. §§ 511a, 4 ZPO. Früchte, Nutzungen, Zinsen, Kosten sind bei der Berechnung des Streitwertes zu berechnen, wenn sie nicht als Nebenforderungen, sondern nach erledigter Hauptsache selbständig geltend gemacht werden; sie sind dann selbst Hauptsache.]

In Rechtsstreitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche ist die Zulässigkeit der Berufung durch einen Wert des Beschwergegenstandes von 50 M bedingt (§ 511a verbunden mit der Bef. v. 13. Mai 1924, RWBl. 1924 I, 437). Zur Zeit der Einlegung der Berufung vor der zur Zulässigkeit der Berufung erforderliche Wert vorhanden, im Zeitpunkt der Berufsungsverhandlung nicht mehr. Vell. hatte die Hauptsumme und Zinsen entrichtet. An sich zutreffend und im Einklang mit der Rspr. des RG. (vgl. RG. 74, 325<sup>1)</sup>; 76, 292<sup>2)</sup>; 107, 53; 113, 246 (249<sup>3)</sup>) nimmt der VI. an, daß die Beschwerdefumme nicht bloß zur Zeit der Einlegung des Rechtsmittels, sondern auch noch zur Zeit der letzten mündlichen Verhandlung gegeben sein müsse. Dies sei hier nicht mehr der Fall, nachdem Kl. beantragt habe, den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt zu erklären, da Vell. die Klagesumme voll bezahlt habe. Lediglich wegen der Kosten, die Klagesumme nach Wegfall des Streitwertes in der Hauptsache das Berufsungsverfahren nicht fortgesetzt werden. Nur gegen diese Schlussbemerkung des VI. wendet sich die Rev. Sie vertritt die Meinung, daß nach erledigter Hauptsache die Kosten, falls über diese Streit sei, an die Stelle

der Hauptsache treten; da die Kosten im gegenwärtigen Falle mehr als 50 M ausmachten, sei das Rechtsmittel zulässig geblieben. Die Rev. war für begründet zu erachten. Für die von ihr vertretene Meinung sprechen überwiegende Gründe. Maßgebend für die Entscheidung ist die Vorschrift des § 4 ZPO. Wie ihre Stellung in der Gliederung des Gesetzes und ihr einleitender Satz ergeben, gilt sie für die Berechnung des Streitwertes nicht bloß insofern, als sich die Gerichtskosten und andere Gebühren nach dem Streitwert bestimmen, sondern auch insofern, als die Zulässigkeit eines Rechtsmittels von dem Werte des Streit- oder Beschwerdegegenstandes abhängt. Nach § 4 Abs. 1, 2. Halbsatz bleiben Früchte, Nutzungen, Zinsen und Kosten unberücksichtigt, wenn sie als Nebenforderungen geltend gemacht werden. Daraus erhellt im Wege des Umkehrschlusses, daß Früchte, Nutzungen, Zinsen und Kosten bei der Wertberechnung zu berücksichtigen sind, wenn sie nicht als Nebenforderungen, sondern selbständig geltend gemacht werden. So können auch die Prozesskosten zur Hauptsache werden, wenn sie nach erledigter Hauptsache (und nach Erledigung anderer Nebenforderungen wie Zinsen, RG. 39, 386) geltend gemacht werden. Für diese Meinung hat sich der 7. ZS. des RG. in den Entscheidungen VII 365/1917 (abgedr. WarnRspr. 1921 Nr. 121) und VII 194/1922 ausgesprochen, ohne daß allerdings die Entscheidungen auf dem in Rede stehenden Satz beruhten. Andererseits hat der erf. Sen. in III 67/1922 und III 194/1922 Zweifel an dieser Meinung geäußert, ohne sich ausdrücklich mit ihr in Widerspruch zu setzen. Diese Zweifel beruhten teils auf dem Gesichtspunkt der Entlastung, teils auf der Erwägung, daß die Anfechtung der Entscheidung über den Kostenpunkt unzulässig ist, wenn nicht gegen die Entscheidung in der Hauptsache ein Rechtsmittel eingelegt wird, § 99 Abs. 1 ZPO. Bei der jetzt gebotenen neuerlichen Prüfung der Frage glaubt der Senat die zuletzt angeführten Zweifelsgründe zurückstellen, und der folgerichtigen Durchführung des in § 4 ZPO. enthaltenen Rechtsgedankens den Vorzug geben zu sollen.

(U. v. 30. Sept. 1927; 30/27 III. — Breslau.) [Sch.]

7. § 519 Abs. 6 Satz 4 ZPO. Die Hemmung des Ablaufes der Begründungsfrist kann regelmäßig nur einmal erfolgen. Eine Ausnahme ist gegeben, wenn es sich bei einem wiederholten Gesuch weniger um eine Erneuerung, als um eine Ergänzung des ersten Gesuches handelt.]†

(Beschl. v. 29. Juni 1927; B 6/27 I. — Düsseldorf.)

[Ra.]

Abgedr. ZW. 1927, 2463<sup>11</sup>.

tagskommission von 1906 meinte im Hinblick auf die gerade in dieser Beziehung an dem Entw. geübte Kritik (Könige: Recht 1903, 379, 448), sie „beruhe nur darauf, daß sie dem Richter eine Buchstabeninterpretation der allerschlimmsten Art zutraue, ja zur Pflicht mache“ (Bericht der VIII. Kommission, Druckf. Nr. 602, 12. LegPer. I. Sess. 1907, zu § 106). Ferner: sooft das Problem der Versicherung für fremde Rechnung in den Kommissionsberatungen aufgetaucht ist, ist darauf hingewiesen worden, daß auch die schuldhaft herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Versicherten Leistungsfreiheit des Versicherers begründet (z. B. KommBer. a. a. O. zu § 149). Hieraus ergibt sich, warum der Gesetzgeber die Aufnahme einer dem § 61 BGB. entsprechenden Vorschrift bei der Versicherung für fremde Rechnung für unnötig gehalten hat und halten konnte und warum aus der streng genommen überflüssigen, aber immerhin Zweifelsfragen abschneidenden Bestimmung des § 79 BGB. nicht gefolgert werden darf, daß im übrigen das Verhalten des Versicherten belanglos sei.

Es ist nicht anzunehmen, daß diese Entsch. des RG. von Einfluß auf die Rspr. werden kann. Prof. Dr. E. Bruck, Hamburg.

<sup>1)</sup> ZW. 1911, 52. <sup>2)</sup> ZW. 1911, 718. <sup>3)</sup> ZW. 1926, 2084.

Zu 7. Die Entsch. wiederholt den Gedanken, der dem Beschl. des RG. (II. ZS.) v. 8. Jan. 1926 zugrunde liegt, dehnt ihn aber in einer Weise aus, die geeignet ist, noch mehr Unsicherheit in die Beurteilung dieses umstrittenen Falles hineinzutragen: Während der IV. ZS. des RG. durch Beschl. v. 20. April 1925 (RG. 110, 402 = ZW. 1925, 1374) dekretiert: „Die Hemmung der Frist durch Einreichung eines Armenrechtsgesuches kann nur einmal erfolgen“, vertritt der VI. ZS. des RG. im Beschl. v. 22. Sept. 1925 den Standpunkt, von der Regel, daß die Hemmung der Frist nur einmal erfolgen kann, liege eine Ausnahme dann vor, „wenn ein vor Einlegung der Berufung angebrachtes Armenrechtsgesuch mangels Nachweis der Armut zurückgewiesen worden war und das später nach Einlegung der Berufung und nach Fristsetzung angebrachte Gesuch neue Tatsachen zwecks Nachweis der Armut geltend macht“. Der Beschl. des RG. 2. ZS. v. 8. Jan. 1926 weicht abermals ab, insofern, als er den Zeitpunkt, wann neue Tatsachen zwecks Nachweis der Armut mit neuem Gesuch geltend gemacht werden — vor oder nach Einlegung der Berufung — als gleichgültig behandelt, andererseits aber in solchen Fällen nicht eine Ausnahme von der Regel einmaliger Hemmung erblickt, sondern im Wege der Konstruktion oder Fiktion das neue Gesuch nur als „Ergänzung“ des früheren betrachtet.

Die obige Entsch. aber geht noch einen Schritt weiter. Sie stellt die Frage, ob ein zweites, drittes Armenrechtsgesuch nicht doch den Lauf der Frist hemmt, auf die „Prüfung des Einzel-falles“ ab und will nur dann die Hemmung der Frist durch ein wiederholtes Armenrechtsgesuch nicht gelten lassen, wenn „die Wiederholung nicht ausreichend begründeter Gesuche nur erfolgt,

## b) Strafsachen.

Berichtet von Justizrat Dr. Drucker, Leipzig und  
Rechtsanwalt Dr. Alsborg, Berlin.

**\*\*§. § 222 StGB.** Einbau und Beziehenlassen einer baupolizeilich nicht genehmigten, feuergefährlichen Wohnung als fahrlässige Tötung der bei einem Brande dieser Wohnung ums Leben gekommenen Personen. Unterbrechung des Kausalzusammenhanges. Die zur Annahme fahrlässigen Handelns erforderliche Vorhersehbarkeit des Erfolges verlangt nur, daß die unbekanntenen Einzelheiten des vorliegenden tatsächlichen Verlaufs sich innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erfahrung halten.†)

Die Annahme, daß die beiden Angekl. durch ihr Verhalten eine Ursache für den rechtswidrigen Erfolg gesetzt haben, ist nicht zu beanstanden. Nach der erkennbaren Ansicht der StR. wäre die Familie M. durch den auf nicht aufgeklärte Weise entstandenen Brand des Lagerhauses nicht zu Tode gekommen, wenn nicht der in dem Urteil näher geschilderte bauliche Zustand des Gebäudes jede Möglichkeit der Rettung ausgeschlossen hätte. Das Verhalten der Angekl., nämlich der Einbau und das Beziehenlassen der Dachwohnung, die baupolizeilich nicht genehmigt war und wegen ihrer Feuergefährlichkeit niemals hätte genehmigt werden können, kann hiernach nicht hinweggedacht werden, ohne daß dadurch der rechtswidrige Erfolg entfielen. Dieses Verhalten der Angekl. ist also als Ursache dieses Erfolges i. S. der Rpr. der StS. des RG. anzusehen (RGSt. 54, 349; 56, 343, 348). Eine Ursache hört nicht deshalb auf, eine solche zu sein, weil außer ihr noch andere Ursachen mehr oder weniger zur Herbeiführung des Erfolges beigetragen haben. Die Rev. behauptet eine sog. Unterbrechung des Ursachenzusammenhanges, weil durch Handlungen zurechnungsfähiger Dritter Zwischenursachen gesetzt worden seien, ohne die der rechtswidrige Erfolg nicht eingetreten wäre. Solche Handlungen erblickt sie einmal in dem Verhalten der Familie M., die trotz der erkannten Gefahr auf eigenes Risiko in dem gefährdeten Hause wohnen geblieben sei, vor allem aber, da nach der Beweisannahme der StR. die Entstehung des Brandes durch eine fahrlässige oder gar vorsätzliche Handlung eines Dritten nicht ausgeschlossen sei, in der Brandstiftungshandlung dieses Dritten. Jedoch zu Unrecht. Die Ursache, die die Angekl. für den Eintritt des rechtswidrigen Erfolges gesetzt haben, bestand in der Schaffung einer gefährdrohenden Lage für die Bewohner des Dach-

um das Eintreten der Voraussetzungen für eine Verwerfung der Berufung hinauszuschieben“.

Auf diese Weise ist die ursprüngliche Regel, daß die Hemmung der Frist durch Einreichung eines Armenrechtsgesuches nur einmal erfolgen könne, zur Ausnahme geworden: nur wenn das wiederholte Armenrechtsgesuch unbegründet erscheint und offenbar den Eintritt der Rechtskraft verschleppen oder Spielraum für die Einzahlung des Gerichtskostenvorschlusses schaffen soll, nur dann wird durch die Einreichung eines wiederholten Armenrechtsgesuches die Frist nicht gehemmt. Liegt ein solcher Fall aber nicht vor, so steht es nach der nunmehrigen Ansicht des RG. mit dem Zweck der Bestimmung des § 519 Wb. VI S. 4 ZPO. durchaus im Einklang, auch einem wiederholten Armenrechtsgesuch hemmende Wirkung beizulegen. Was bisher Ausnahme war, ist jetzt die Regel.

Diese direkte Umbredung des reichsgerichtlichen Standpunktes in einem gewiß nicht bedeutungslosen Punkt des Verfahrensrechtes beweist die totale Unzulänglichkeit der gesetzlichen Bestimmung. Über die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Prozeßpartei des Rechtes auf die Berufung verlustig geht, müßte das Gesetz so unbedingt exakte Vorschriften enthalten, daß ein solches Schwanken der obergerichtlichen Rpr. von einem Pol zum anderen ausgeschlossen wäre.

Immerhin ist es erfreulich, daß das RG. die strenge Richtung zugunsten einer großzügigeren Einstellung aufgegeben hat. Die Bestimmung, daß der Staat nur noch „gegen Vorbehalt“ Rechtsschutz gewähren will, schlägt wiewieso jeder edleren Auffassung vom „Selbstzweck des Rechtes“ und von den hohen Aufgaben des Staates ins Gesicht!

M. Dr. G. v. Scanzoni, München.

Zu 8. Die Frage, ob Kausalzusammenhang mit einem Erfolg zustande gekommen ist, wird in der vorl. Entsch. nach doppelter Richtung bedeutsam: Es handelt sich darum, inwieweit eigenes bewußtes

geschlossenes, die im Falle der Entstehung eines Brandes ihre Rettung aus Feuergefahr ausschloß. Durch den Brand allein, ohne Mitwirken der von den Angekl. gesetzten Ursache, würde der Tod der Familie M. nicht herbeigeführt worden sein. Dabei ist es gleichgültig, auf welche Weise der Brand entstanden ist, ob durch Zufall oder durch fahrlässige oder gar vorsätzliche Brandstiftung. Selbst wenn der Brand vorsätzlich gelegt worden wäre, und selbst wenn der Täter dabei, wofür das angefochtene Urteil übrigens nicht den geringsten Anhalt bietet, zugleich mit dem Vorsatz der Tötung von Menschen gehandelt haben sollte, würde der von den Angekl. in Gang gesetzte Ursachenverlauf durch diese vorsätzliche Handlung eines Dritten nicht unterbrochen worden sein. Denn auch in diesem Falle wirkte die von den Angekl. gesetzte Ursache zu dem Eintritt des rechtswidrigen Erfolges, des Todes der Familie M., mit. Daß aber fahrlässige Handlungen des Verletzten selbst zur Unterbrechung des Ursachenzusammenhanges niemals geeignet sind, mag es sich um bewußte oder unbewußte Fahrlässigkeit handeln, steht in der reichsgerichtlichen Rpr. fest. Wie das RG. wiederholt ausgesprochen hat (vgl. RGSt. 29, 218, 219; 56, 343, 348), findet die Anwendung dieses weitgehenden Ursachenbegriffs auf strafrechtliche Tatbestände ihre Ausgleichung gegen zu große Härte in dem subjektiven Erfordernisse der Vorhersehbarkeit des Erfolges. Der von einem Angekl. mitverursachte rechtswidrige Erfolg kann ihm als durch Fahrlässigkeit verursacht nur dann zugerechnet werden, wenn feststeht, daß er die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande war, außer acht gelassen und infolgedessen entweder den Erfolg, den er bei Anwendung der pflichtmäßigen Sorgfalt hätte voraussehen können, nicht vorhergesehen oder den Eintritt des Erfolges zwar für möglich gehalten, aber darauf vertraut hat, er werde nicht eintreten. Daß das den rechtswidrigen Erfolg verursachende Verhalten eines Angekl. nach irgendeiner Richtung schuldhaft war, insbesondere eine Übertretung einer Polizeivorschrift enthielt, genügt nicht. Es ist vielmehr erforderlich, daß er bei Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt den eingetretenen Erfolg als mögliche Folge seines Verhaltens hätte voraussehen können und von diesem Gesichtspunkte aus ein anderes Verhalten hätte beobachtet sollen. Für die Beurteilung der Vorhersehbarkeit ist es dann von Bedeutung, wenn der eingetretene rechtswidrige Erfolg durch eine von einem Dritten gesetzte Zwischenursache herbeigeführt worden ist, für die der Angekl. nicht verantwortlich gemacht werden kann. Wäre der Erfolg ohne die Verschuldung eines Dritten nicht eingetreten, und lag die Möglichkeit eines solchen Zutritts so fern, daß dem Täter die

Risiko des Verletzten die Verantwortung des ihm Unfalls oder Gelegenheits bietenden Ersthandelnden ausschließt. Ferner fragt es sich, ob Kausalzusammenhang für einen Ersttäter zustande kommt, wenn er den Erfolg durch einen vorsätzlich handelnden Dritten veranlaßt, der sich ohne Vorwissen des Ersthandelnden in den Dienst des Erfolges stellt. Gewöhnlich wird in der Literatur u. Rpr., soweit sie der v. Burischen Kaufalttheorie sich angeschlossen hat, erklärt: das freie vorsätzliche Dazwischentreten eines Dritten, das auf den Erfolg gerichtet ist, verhindert das Zustandekommen eines Ursachenzusammenhanges zwischen dem Tun des Ersthandelnden und dem Erfolg (vgl. Belling, *Grdr.*<sup>9</sup>, 31; *WzKomm.*<sup>3</sup>, 90; v. Liszt, *Lehrb.*<sup>23</sup>, 129; Frank, *StGB.*<sup>17</sup>, § III 2a [S. 16]; *ZW.* 1920, 922 [LG. München]).

Im Gegensatz hierzu erklärt das vorl. Ur. : Wenn bei einem Brandunglück Menschen umgekommen sind und ihr Tod ohne fehlerhafte Anlage des Baues nicht eingetreten wäre, so wird ein fahrlässig handelnder Bauherr oder Baumeister nicht von der Verantwortlichkeit wegen fahrlässiger Tötung dadurch frei, daß der Brand von einem Dritten vorsätzlich gelegt wird, der dabei mit Tötungsvorsatz handelt.

Diese Auffassung hätte zur Folge, daß derjenige, welcher einen Fallschirm konstruiert, dessen nicht unbedingte Zuverlässigkeit ihm und dem Piloten nicht unverborgen bleibt, wegen vorsätzlicher Tötung zu strafen wäre, wenn der Pilot den Sprung gleichwohl wagen will, aber dabei tödlich abstürzt. Sie hätte weiter zur Folge, daß die Beihilfe zum Selbstmord als vorsätzliche Tötung zu strafen wäre, was fast allgemein verneint wird. Und sie hätte endlich zur Folge, daß der Büchsenmacher wegen fahrlässiger Tötung zu strafen wäre, der voraussehen müßte, daß ein von ihm verkaufter Revolver mitmaßlich im Verlaufe seines Gebrauches durch den Käufer nicht nur zu Notwehrhandlungen, sondern gelegentlich auch zu einer vorsätzlichen Tötung Verwendung finden könne.

Weder mit der Auffassung der Literatur noch mit der Auffassung des täglichen Lebens stimmt dieses Ergebnis der reichsgerichtlichen

Nichtberücksichtigung dieser Möglichkeit nicht als Verschulden angerechnet werden kann, dann könnte eine Verurteilung des Erfolgs durch Fahrlässigkeit des Täters nicht angenommen werden. Denn der in der Rspr. des RG. öfter ausgesprochene Satz, daß es auf die Vorhersehbarkeit aller Einzelheiten des Ursachenverlaufs nicht ankomme, ist an die Voraussetzung gebunden, daß sich auch die unbekannteten Einzelheiten des vorliegenden ursächlichen Verlaufs innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erfahrung halten müssen (vgl. außer den oben angeführten Entscheidungen noch RGSt. 34, 91). Die Gründe des angefochtenen Urteils bieten keinen Anhalt für die Annahme, daß die StR. bei der Prüfung der Zurechenbarkeit des rechtswidrigen Erfolges zur Schuld der Angekl. diese rechtlichen Gesichtspunkte unberücksichtigt gelassen habe. Sie lassen vielmehr erkennen, daß die StR. auf rechtlich einwandfreier Grundlage zu der Überzeugung gelangt ist, daß die Angekl. den konkreten Ursachenverlauf bei Anwendung der gebotenen und ihnen möglichen Aufmerksamkeit vorhersehen konnten. Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils mußten die Angekl. bei pflichtmäßiger Überlegung bei den ihnen bekannten besonderen Zuständen an und in dem Neubau sich sagen und damit rechnen, daß ein Brandausbruch aus dieser oder jener Ursache sehr leicht eintreten könne, daß insbes. auch die Möglichkeit einer fahrlässigen oder vorsätzlichen Inbrandsetzung des Gebäudes keineswegs fern läge, da die Zugänge zum Erdgeschloß nicht verschließbar und nicht bewacht waren und insolge dessen wiederholt unbefugte Personen eingebrungen waren, und daß im Falle eines Brandes insolge des baulichen Zustandes des Gebäudes und des Fehlens jeglicher Sicherheitsvorkehrungen die Bewohner der Dachwohnung sich nicht würden retten können. Daß ein derartiges Maß von Vorhersehbarkeit von der StR. zur Annahme einer Fahrlässigkeit für ausreichend erachtet worden ist, ist nicht zu beanstanden. Das Verschulden der Angekl., das darin besteht, daß sie die baupolizeilich nicht genehmigte und, wie sie wußten, in hohem Maße feuergefährliche Dachwohnung trotz der von ihnen erkannten nahen Möglichkeit der Entstehung eines Brandes von der Familie M. haben beziehen lassen, wirkte so lange fort, als sie den gefährdrohenden Zustand nicht beseitigt hatten. Sie können sich also nicht damit entschuldigen, daß dieser Zustand ursprünglich nur als Provisorium gedacht war, daß

Anstalt überein. Aber auch frühere Entsch. des RG. gehen nicht so weit. In RGSt. 19, 145 ist bemerkt, daß derjenige, welcher einen anderen vorsätzlich tödlich verwundet, nur einer verübten Tötung schuldig sein kann, wenn durch die folgende Tat eines (nicht in Mittäterschaft handelnden) Zweiten der Tod des Verwundeten beschleunigt worden ist. Diese Entsch. ging in der umgekehrten Richtung zu weit. Denn bei fahrlässigem Handeln des Zweittäters steht der Annahme, daß der Ersttäter die Tötung vollendet habe, nichts entgegen. — In RGSt. 38, 108 (111) wird eine eigene Handlung dessen, der ein Geschäftsgeheimnis erfährt, verneint, wenn er es sich dolos von einem nicht angeklagten, aber dolos handelnden Werkzeug mitteilen läßt. — In RGSt. 58, 368 wird ausgeführt, der ursächliche Zusammenhang werde dadurch nicht unterbrochen, daß dazwischentreten Person vorfänglich auf den rechtswidrigen Erfolg hinwirkten, sofern diese Entwicklung der Sache für den fahrlässigen Täter bei pflichtmäßiger Sorgfalt voraussehbar war. Der letztere Zusatz ist zwar eine Anleihe an die ältere adäquate Kausaltheorie; aber er läßt immerhin die Möglichkeit offen, daß das Dazwischentreten eines vorfänglich auf den Erfolg hinwirkenden Dritten die Kausalität des Ersthandelnden beseitigt, dann nämlich, wenn dieser eine Bedingung setzte, die für den Erfolg nicht generell begünstigend war („für den Täter nicht voraussehbar war“).

Die Auffassung des RG. deckt sich auch nicht mit dem Sprachgebrauch des StGB., das denjenigen, welcher nur eine Bedingung dafür setzt, daß ein Gefangener sich selbst befreien kann, nicht als Befreier ansieht, sondern nur als Gehilfen zu einer Selbstbefreiung (§ 120). Auch in § 121 II wird es nicht als Befreiung bezeichnet, wenn jemand nur eine Bedingung zur Entweichung eines anderen setzt.

Die Folgerung aus alledem ist: wer fahrlässig eine Wohnung so baut, daß einem künftigen Brandstifter erleichterte Gelegenheit geboten ist, durch die Inbrandsetzung einen Mord zu begehen, hat in Wahrheit nicht fahrlässig getötet. Die Tatsache einer vorsätzlichen Tötung brauchte der Erbauer bei der Ausführung seines Baues nicht in Rechnung zu ziehen. Geht man davon aus, daß mit dem Dazwischentreten eines vorfänglich auf den Erfolg hinwirkenden Dritten die Rechtsordnung (von ganz außergewöhnlich gelagerten Umständen, wie z. B. Liegenlassen eines Revolvers in einer Verbrecher-

sie aber später nicht die Geldmittel zum vollständigen Ausbau des Gebäudes, insbes. zur Schaffung des Treppenhauses, besessen hätten. Weil die Angekl. selbst pflichtwidrig gehandelt haben, können sie sich auch nicht darauf berufen, daß die Familie M. das „Risiko“ des Wohnens in dem gefährdeten Hause übernommen hätte. Ein Fall der in RGSt. 57, 172 behandelten Art liegt nicht vor. Der Hinweis der Rev. darauf, daß ein Versuch, die Familie M. später in einer anderen Wohnung unterzubringen, wegen des bestehenden Wohnungsmangels mißlungen sein würde, ist schon deshalb belanglos, weil die Angekl. selbst nicht einmal behauptet haben, einen solchen Versuch gemacht zu haben. Daß die Nichtbeanstandung der Wohnung durch die Ortspolizeibehörde die Schuld der Angekl. keinesfalls beseitigen würde, ist in dem angefochtenen Urteil mit zutreffender Begründung erörtert. Gegenüber dem Bemühen der Rev., die damaligen mißlichen Wohnungsverhältnisse allein für den schweren Erfolg verantwortlich zu machen, sei übrigens darauf hingewiesen, daß nach den Feststellungen der StR. bei Schaffung der Wohnung ihr gefährdrohender Zustand leicht dadurch hätte vermindert oder ganz vermieden werden können, daß sie in eine der unteren Stockwerke eingebaut worden wäre, daß aber die Angekl. diese Maßnahme lediglich aus geschäftlichen Interessen unter Hintanhaltung der Rücksicht auf fremde Menschenleben unterlassen haben.

(1. Sen. v. 14. Juni 1927; 1 D 303/27.)

[M.]

9. [§ 21 KraftfahrzG. Voraussetzungen, unter denen ein Kraftfahrer von der polizeilich vorgeschriebenen Fahrtrichtung abweichen darf.]

Der Angekl. wollte mit seinem Kraftwagen aus der Bahnhofstraße durch die hierzu senkrecht laufende Viktoriastraße in die mit der Bahnhofstraße annähernd gleichlaufende Halberstraße einbiegen. Er mußte hierbei gemäß § 21 Abs. 1 KraftfahrzG. v. 5. Dez. 1925 in weitem Bogen nach links fahren, also sich stets an der rechten Seite der Straße halten. Der Unfall hat sich aber nach den Feststellungen nur etwa 4 m vor dem linken Rand der etwa 12 m breiten Fahrbahn, also ganz auf der linken Seite der Fahrbahn, ereignet. Hieraus ergibt sich, daß der Angekl. von der oben erwähnten Vor-

kaschemme, abgesehen) nicht rechnet, so gilt dieser Satz auch dann, wenn eine Fahrlässigkeit Dritter zu einem vorsätzlich gestifteten Brande mit Todesfolge den Anlaß bot.

Unhaltbar ist auch die Ansicht, daß derjenige stets Urheber eines rechtswidrigen Erfolges werde, der dem nachher Verletzten, sei es auch nur fahrlässig, Gelegenheit biete, auf bestmögksten eigenes Risiko sich in eine bestimmte Gefahr zu begeben. Die Tragweite einer solchen Rspr. wäre z. B. für Kraftwagenhalter und Pferdehalter, insbes. bei Winterisorennen usw., sehr bedenklich. Richtig ist nur, daß die Urheberchaft des Ersthandelnden nicht ausgeschlossen wird, wenn der Zweithandelnde nur fahrlässig in sein voraussehbares Unglück rennt.

Von diesem Standpunkte aus kann man im vorl. Falle allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit sagen, daß die Bewohner des abgebrannten Hauses ihr Leben nicht bewußt riskierten, daß sie also nur fahrlässig wohnen blieben. Im Ergebnis ist auch die Verurteilung des Bauherrn, trotz Unbekanntheits der Brandursache, vom Standpunkt adäquater Verurteilung haltbar. Denn mit der Tatsache, daß der Kaufszusammenhang einer Kette von Bedingungen unterbrochen worden sei, rechnet man nach der Erfahrung nicht. Wenn also „nicht der geringste Anhalt“ für eine vorsätzliche Brandstiftung besteht, ist die Annahme gerechtfertigt, daß die fahrlässige Bauführung, d. h. eine *conditio sine qua non* der konkreten Tötung, Ursache geworden ist. Man darf annehmen, daß der Richter nicht alle kausalen Zwischenglieder zu einem Erfolge erkannt zu haben braucht, um Kausalzusammenhang annehmen zu können.

Prof. Dr. Köhler, Erlangen.

Zu 9. Die tatsächlichen Ausführungen des Landgerichtlichen Urts. werden nicht näher wiedergegeben. Es ist daher eine Stellungnahme dazu nicht möglich, ob sie wirklich an einer behebbaren Unklarheit litten und ob nach der Sachlage die Möglichkeit einer Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung gegeben war, die das LG. übersehen hat.

Die Rechtsansicht des RG. über die von ihm unterstellte Sachlage begegnet keinem wesentlichen Bedenken. Nach § 21 I W.D. v. 5. Dez. 1925 hat „der Führer mit seinem Kraftfahrzeuge, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte

schrift abgewichen, also regelwidrig gefahren ist. Nun kann es allerdings dem Wagenführer im einzelnen Fall erlaubt, ja sogar geboten sein, von den polizeilichen Vorschriften abzuweichen, wenn gerade die Einhaltung dieser Vorschriften zu einer Gefährdung des Verkehrs führen würde (RSt. 59, 342; vgl. auch RSt. 20, 190). Dies kann namentlich dann in Betracht kommen, wenn von einer am Verkehr beteiligten Person die Fahrbahn trotz Warnungszeichen und trotz bestehender Möglichkeit nicht freigegeben wird. Es handelt sich hierbei aber immer um einen durch die Erfordernisse des Verkehrs bedingten Notbehelf. Dieser ist als Abweichung von der gesetzlichen Regel, mit der auch das Publikum im allgemeinen rechnet, mit besonderen Gefahren verknüpft. Der Wagenführer ist daher bei einer solchen Abweichung zur Anwendung einer besonders hohen Vorsicht verpflichtet; er muß sich — unter Umständen durch Anwendung besonderer Mittel — die zweifelsfreie Überzeugung verschaffen, daß er ohne Gefährdung anderer Personen abweichen kann (so schon RSt. v. 20. Mai 1924, I 4/24). Die Begründung des angefochtenen Urteils läßt die Möglichkeit offen, daß die StR. diese Grundsätze nicht beachtet und daher rechtsirrig zu geringe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Angekl. gestellt hat. Dies gilt um so mehr, als die Urteilsgründe im unklaren lassen, an welcher Stelle der Fahrbahn die die Viktoriastraße überquerenden Fußgänger auf das Hupezeichen des Angekl. hin stehen geblieben sind. Nach der Stelle, an der sich der Unfall ereignet hat, müßte angenommen werden, daß die drei Personen den rechten Teil der Fahrbahn schon nahezu überschritten hatten, da sonst die Verunglückte durch ihre vom Angekl. nicht vorausgesehene plötzliche Vorwärtsbewegung nicht bis in die Nähe des linken Straßenrandes gekommen sein könnte; wäre dies der Fall gewesen, dann hätte der Angekl. ohne Gefahr hinter ihnen vorbeifahren können. Waren sie aber, wie die StR. offenbar annimmt, noch auf dem rechten Teil der Fahrbahn stehen geblieben, und zwar derart, daß der Angekl. hinter ihnen ohne Gefahr nicht vorbeifahren konnte, dann befanden sie sich nicht auf einem „sicheren Standort“, wie die StR. annimmt, sondern unmittelbar in der Fahrtrichtung des Angekl. Bei solcher Sachlage durfte der Angekl. aus dem Umstand, daß sie auf sein Hupezeichen hin zunächst stehen blieben, nicht ohne weiteres damit rechnen, daß sie stehen bleiben würden, bis er vor ihnen vorübergefahren sei; denn die Erfahrung des täglichen Lebens lehrt, daß ungewandte Personen oft auf ein Warnungszeichen hin ihre Schritte verzögern oder auch einen Augenblick stehenbleiben, um sich zu vergewissern, woher ihnen Gefahr droht, dann aber auf Grund der Erkenntnis, daß sie sich in der Fahrtrichtung des Warnenden befinden und diesem

Seite des Weges einzuhalten und darf die linke Seite nur beim Überholen oder ... benötigen“. Das RG. leitet daraus richtig ab, daß, wer regelwidrig fährt, deswegen noch nicht notwendig rechtswidrig fährt, aber doch zu gesteigerter Sorgfalt verpflichtet ist. Das RG. nimmt an, der Führer sei regelwidrig (nämlich links) gefahren und vermisst einen überzeugenden Grund dafür, daß er nicht rechtswidrig oder doch wenigstens nicht schuldhaft gefahren ist. Man wird zugeben, daß bei regelwidrigem Fahren ein rechtfertigender Grund hierfür vorliegen muß. Ist das Vorliegen eines konkreten Rechtfertigungsgrundes im Einzelfall möglich, aber nicht sicher erwiesen, so kann allerdings eine Verurteilung nicht erfolgen. Die Ausführungen des RG. müssen daher wohl dahin verstanden werden, daß es auf Grund der bisherigen Feststellungen nicht sicher ist, ob überhaupt ein rechtfertigender Umstand in Frage kommt. Liegt keiner vor, so fragt es sich weiter, ob der Täter ohne Verschulden annehmen konnte, er dürfe so, wie geschehen, fahren (insbes. ohne Verminderung der Fahrgeschwindigkeit, ohne „energische“ Hupezeichen). — Es erscheint zutreffend, wenn das RG. für den Fall des regelwidrigen Vorkfahrens zum Ausschluß der Rechtswidrigkeit wie auch zum Ausschluß der Verschuldung bei bestehender Rechtswidrigkeit die Beobachtung einer verschärften Sorgfaltspflicht fordert. Die Werbung, der Wagenführer müsse sich die „zweifelsfreie Überzeugung“ verschaffen, daß er ohne Gefährdung anderer Personen abweichen kann, geht indessen in ihrer Fassung zu weit. Denn es kann leicht eintreten, daß gerade zur Vermeidung einer sonst bestehenden Gefährdung bestimmter Personen von der Regel abgewichen wird und daß dabei eine gewisse Gefährdung von Personen unvermeidlich ist, welche dem regelwidrigen Wege nahe stehen. Es kann auf verkehrsreichen Straßen auch das plötzliche

die Fahrbahn freigeben müssen, rasch nach rückwärts oder vorwärts auszuweichen suchen. Der Angekl. hätte daher vor allem — unter weiterer Verlangsamung der Fahrt, nötigenfalls unter Anhalten — versuchen müssen, die drei Fußgänger durch weitere energische Hupezeichen, unter Umständen auch durch Winken, zur Freigabe der von ihm vorschriftsmäßig zu benützenden Fahrbahn zu veranlassen; er hätte erst weiterfahren dürfen, nachdem sie sich aus seiner Fahrtrichtung entfernt oder er die zweifelsfreie Überzeugung erlangt hätte, daß sie ihn vorbeifahren lassen wollten. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist der Fall einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

(1. Sen. v. 5. April 1927; 1 D 68/27.)

[A.]

## Bayerisches Oberstes Landesgericht.

### Strafsachen.

Berichtet von Jk. Dr. Friedrich Goldschmit II, München.

#### 1. Strafgesetzbuch.

I. §§ 315, 316 StGB. Im einzelnen kann das Fahren auf den Gleisen oder über die Gleise der Straßenbahn die Bereitung eines Hindernisses auf der Fahrbahn sein. — Zum Begriffe des Wortes: „Transport“. — Der Führer eines Kraftwagens, auch der eines Lastwagens, muß sein Augenmerk auch auf die hinter seinem Fahrzeug drohenden Gefahrenquellen richten. †)

Der Rev. ist zuzugeben, daß angesichts der Tatsache, daß die Straßenbahnen im allgemeinen nicht eine besondere Gleisanlage für sich besitzen, sondern auf den gewöhnlichen, dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen Straßen laufen, und in Anbetracht der ganzen Einrichtung und Gestaltung des Betriebes das Fahren anderer Fuhrwerke auf den in den Straßenkörper eingebetteten Schienen und über diese für gewöhnlich nicht die Bereitung eines Hindernisses i. S. der strafrechtlichen Bestimmungen darstellt. Es bildet auch nicht die Regel, daß für eine städtische Straßenbahnanlage das Überqueren der Gleise an bestimmten Stellen oder zu bestimmten Zeiten verboten ist. Trotzdem kann im einzelnen Falle das Fahren mit einem anderen Fahrzeug auf den Gleisen oder über diese die Bereitung eines Hindernisses auf der Fahrbahn sein. Eine solche ist in dem Vorgang zu erblicken, wenn er geeignet ist, die ordnungsmäßige Abwicklung des Betriebes zu verhindern oder zu verzögern. Ist tatsächlich ausnahmsweise das Überqueren der Schienen an bestimmten Stellen oder zu bestimmten Zeiten untersagt, so ist das Verbot im Interesse der Betriebs- und Verkehrssicherheit erlassen, und seine Nichtbeachtung muß als ein Betriebs- und Verkehrshindernis erachtet werden, da der Betrieb mit dieser Störung nicht rechnet und auf sie nicht eingestellt und vorbereitet ist. Aber auch in anderen Fällen, in denen das Befahren oder Überqueren der Schienen nicht gegen eine ausdrückliche Vorschrift verstößt, ist darin

Anhalten für nachfolgende Fahrzeuge und Radfahrer eine Gefahr bedeuten. Es wird daher das Verschulden schon dann ausgeschlossen sein, wenn der Wagenführer zu der Überzeugung begründeten Anlaß hatte, daß er durch ein Abweichen von der Regel bestehende Gefahren vermindere und daß er auf der regelwidrigen Fahrbahn eine Verletzung fremder Rechtsgüter sicher vermeiden oder eine ohnedies bevorstehende Verletzung in geringerem Maße bewirken werde. Das bloße Gefährdungsbewußtsein hebt danach die Schuldlosigkeit nicht unter allen Umständen auf. Dies gilt in rechtsähnlicher Weise auch bei anderen, möglicherweise erlaubten Rechtsgütergefährdungen: ein seiner Sache sicherer Segler oder Ruderer kann möglicherweise mit einem Fahrgast etwas unternehmen, was in den Augen der Gesamtheit als Gefährdung erscheint. Ein Arzt darf bei Bestehen der sonstigen Voraussetzungen für einen ärztlichen Eingriff operieren, sofern die Bormahme des Eingriffs eine ohnedies vorhandene Gefahr vermindert.

Prof. Dr. Köhler, Erlangen.

Zu 1. Der Entsch. muß beigetreten werden. Die §§ 315 f. StGB. bedrohen mit Strafe, wer auf der Fahrbahn einer Eisenbahnanlage Hindernisse bereitet, die den Transport in Gefahr setzen. Das unvermittelte, durch Warnungszeichen nicht angekündigte Überqueren der Gleise einer Straßenbahn, unmittelbar vor einem heranannahenden Straßenbahnwagen, kann sicherlich eine Hindernisbereitung i. S. der genannten Bestimmungen darstellen. Daß dadurch der Transport gefährdet werden kann, ist ebenfalls nicht zu bestreiten. Auch die weitere Erwägung ist zutreffend, daß der Führer des Lastkraftwagens sich vor Überquerung der Schienen zu vergewissern hat, ob eine Straßenbahn herannahet, die ihm die Überquerung verbietet. **RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.**

die Bereitung eines Hindernisses dann zu finden, wenn es gegen die allgemeinen Verkehrsregeln und unter Nichtbeachtung der allgemein gebotenen Sorgfaltspflicht geschieht und nach der Art und Weise seiner Ausführung den Betrieb gefährdet oder für ihn wenigstens eine Hemmung oder Verzögerung bedeutet. Daß das Überqueren der Gleise unmittelbar vor einem daherkommenden Straßenbahnwagen, wenn es noch dazu unvermittelt und ohne jede Warnung des Straßenbahnführers erfolgt, dem Betrieb rein gegenständlich ein Hindernis bereitet, kann nicht bezweifelt werden.

Angekl. hat durch die Bereitung des Hindernisses den Transport auf der Eisenbahn in Gefahr gesetzt, indem er für ihn die Wahrscheinlichkeit eines Schadens herbeigeführt hat. Der Ausdruck „Transport“ bezeichnet nach H. M. zweierlei. Er kann sich sowohl auf einen bestimmten Fall der Beförderung von Personen oder Gütern, als auch auf die Beförderung von Personen oder Gütern im allgemeinen beziehen. Im ersteren Zusammenhange bezeichnet er die Zug- oder Beförderungsmittel und die Beförderungsgegenstände, und eine Gefährdung des Transportes liegt vor, wenn für bestimmte solche Gegenstände die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung geschaffen wird, im letzteren Zusammenhange ist er gleichbedeutend mit dem Ausdruck „Betrieb“, und eine Transportgefährdung liegt vor, wenn der Straßenbahnbetrieb im ganzen in Gefahr gesetzt wird. Der Erstrichter hat festgestellt, daß der in Frage stehende Straßenbahnwagen, wenn auch in geringem Maße, beschädigt und daß seine Weiterfahrt unterbrochen wurde, ferner daß die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung oder gar Tötung von Menschen geschaffen wurde. Danach ist die Gefährdung eines Transportes nach mehrfacher Richtung gegeben.

Angekl. hat nach den getroffenen Feststellungen nicht allein im allgemeinen die durch die Verkehrsstille gebotene Vorsicht außer acht gelassen, sondern auch noch durch Verletzung einzelner eine bestimmte Vorsicht gebietender Rechtsätze besondere Pflichtwidrigkeiten begangen:

1. Er hat die von dem Straßenbahnführer gegebenen Warnungszeichen nicht beachtet.

2. Er hat die Schienen überquert, bevor er sich überzeugte, ob nicht ein Straßenbahnwagen in der Nähe sei, und hat es unterlassen, selbst durch Hupensignale und irgendein anderes Zeichen die beabsichtigte Abweichung von seiner bisherigen Fahrtrichtung kundzugeben. Zu Unrecht wendet die Rev. ein, es könne dem Führer eines Lastkraftwagens nicht zugemutet werden, sich bei einer Überquerung der Straße erst zu vergewissern, ob nicht hinter ihm ein Fahrzeug komme, das ihm die Überquerung verbiete. Daß diese Verpflichtung für den Führer eines Lastkraftwagens tatsächlich besteht, geht schon aus der Anordnung des § 4 Abs. 8 VerkVd. hervor, daß Lastkraftwagen an der linken Seite mit einem Spiegel versehen sein müssen, der dem Führer die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts ermöglicht. Gerade der Führer des langsamer fahrenden Lastwagens muß in jedem Augenblick damit rechnen, daß ihn der Lenker eines schneller fahrenden Fahrwerks überholen will. Er muß erst recht an diese Möglichkeit denken, wenn er am Gleise einer elektrischen Straßenbahn entlang fährt, und es ist eine grobe Vernachlässigung seiner Sorgfaltspflicht, wenn er, ohne sich zu überzeugen, ob er dies gefahrlos tun könne, plötzlich auf die Schienen einbiegt. Der Führer eines Kraftwagens muß, wie in ständiger Praxis (vgl. RSt. 59, 317) verlangt wird, sein Augenmerk auf alle in Betracht kommenden Gefahrenquellen, also auch auf die hinter seinem Fahrzeug drohenden, richten. War der Rückspiegel des Angekl. so sachwidrig angebracht, daß er diesem die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts nicht ermöglichte, so mußte sich der Angekl. in anderer Weise davon unterrichten, ob er die Schienen gefahrlos überqueren könne.

Angekl. wäre auch verpflichtet gewesen, Warnungszeichen mit der Hupe zu geben und seine Absicht des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung durch waghrechtes Halten des Armes oder anderer Zeichen rechtzeitig zu erkennen zu geben. Erstere Verpflichtung war nach § 19 Abs. 1 VerkVd. begründet, letztere bestand nach § 21 e VerkVd. i. d. Fassung der Vd. v. 28. Juli 1926, die veröffentlicht in der Ausgabe des RSt. v. Aug. 1926, gem. § 2 des Ges. v. 13. Okt. 1923 über die Verkündung von RechtsVd. (RSt. 69) am Tage der Tat (10. Aug. 1926) bereits in Kraft war.

Die Tatsache, daß ein Straßenbahnführer, der freie Bahn vor sich hat, seinen Wagen an manchen Stellen etwas schneller laufen läßt, als nach seinen Vorschriften zulässig ist, weil er möglicherweise anderweitige Verzögerungen einzubringen hat, liegt keineswegs außerhalb des Rahmens der täglichen Erfahrung, so daß Angekl. damit hätte rechnen müssen.

(BayObV., StG., Ur. v. 11. Jan. 1927, RevReg. I Nr. 661/27.)

2. § 360 Riff. 11 StGB.; § 19 KraftfahrzVerkVd. In dem rücksichtslosen Fahren eines Kraftfahrzeugführers auf schmutziger Straße, durch das andere Verkehrsteilnehmer mit Schmutz bespritzt werden oder auch nur bespritzt werden können, kann der Tatbestand des groben

Unfugs erblickt werden (s. Ur. v. 26. Jan. 1926, RevReg. Nr. 692/25; Ur. v. 18. Mai 1926, RevReg. I Nr. 160/26; JW. 1926, 1995; Ur. v. 21. Mai 1926, RevReg. I Nr. 227/26 = BanJ. 1926, 250, JW. 1926, 2750 und RevReg. I Nr. 530/26). Die Belästigung eines Einzelnen, der nur kraft seiner Zugehörigkeit zur Allgemeinheit belästigt wird, ist eine Belästigung der Allgemeinheit selbst. — Für die Anwendbarkeit des § 19 KraftfahrzVerkVd. ist nicht Voraussetzung, daß die Sicherheit des Verkehrs durch Gefahr für Leib und Leben in Betracht kommt oder daß ein lebhafter Verkehr herrscht. Von der Abgabe von Warnungszeichen ist der Fahrer nur dann befreit, wenn er bestimmte und verlässige Anhaltspunkte dafür hat, daß die zu warnenden Personen von der Annäherung des Wagens Kenntnis haben.)

§ 360 Nr. 11 StGB. verlangt von jedem Teilnehmer am öffentlichen Verkehr die durch die Verkehrsstille gebotene gegenseitige Rücksichtnahme. Diese muß auch vom Führer des Kraftfahrzeugs gefordert werden. Ein Zuwiderhandeln gegen den § 360 Nr. 11 ist dann gegeben, wenn die Spritzwirkung eines Kraftwagens eine gröbliche Belästigung des Publikums darstellt und über das Maß des unvermeidbaren und von der Allgemeinheit billigerweise zu ertragenden Einwirkung in erheblichem Maße hinausgeht. Der Erstrichter dürfte sich hiernach nicht mit der Erwägung begnügen, daß bei einer vom Regen aufgeweichten Straße Kraftfahrzeuge, insbes. infolge ihres erheblichen Gewichtes Lastkraftfahrzeuge, auch bei mäßiger Fahrt den Straßenkot aufwühlen und seitwärts spritzen und daß das Publikum auch in den Straßen der Stadt diese Gefahr hinnehmen muß. Er hätte vielmehr prüfen müssen, ob die Belästigung durch die Schmutzwirkung nicht über das notwendige, mit dem Kraftwagenverkehr verbundene und unvermeidbare Maß hinausgegangen ist.

Wenn man mit den Erfahrungen des täglichen Lebens rechnet, möchte man annehmen, daß durch eine entsprechend langsamere und rücksichtsvollere Fahrt eine so starke Besudelung eines anderen Verkehrsteilnehmers, wie sie hier eingetreten ist, recht wohl vermieden werden kann.

Der Erstrichter irrt aber auch mit der Ausführung, daß das Verhalten des Angekl. nicht geeignet gewesen sei, die Allgemeinheit zu belästigen, weil außer den von der Tat betroffenen Zeugen weitere Personen sich nicht in unmittelbarer Nähe befunden hätten.

Ein gegen eine bestimmte einzelne Person wegen ihrer Persönlichkeit gerichteter Angriff ist freilich an sich kein grober Unfug i. S. des § 360 Nr. 11 StGB. Er wird es erst dadurch, daß er geeignet ist, unmittelbar auch die Allgemeinheit in einer Art in Mitleidenschaft zu ziehen, daß sie belästigt wird. Allein um einen solchen gegen eine bestimmte Einzelpersonlichkeit gerichteten Angriff handelt es sich hier nicht. Der Zeuge B. stand dem Angekl. lediglich als Teilnehmer am allgemeinen Verkehr gegenüber und ist in dieser Eigenschaft durch die Unfughandlung des Angekl. verletzt worden. Eine solche Belästigung eines Einzelnen, der nur kraft seiner Zugehörigkeit zur Allgemeinheit, als deren Repräsentant er erscheint, belästigt wird, ist eine Belästigung der Allgemeinheit selbst, gleichviel, ob sie von weiteren Verkehrsteilnehmern wahrgenommen worden ist oder wahrgenommen werden konnte oder nicht (vgl. das Ur. v. 21. Mai 1926, RevReg. I Nr. 227/26).

Die Ausführungen des Erstrichters, daß der Angekl. damit rechnen konnte, daß er „anstandslos“ an den beiden Fußgängern vorbeikomme, weist im Zusammenhalte mit der Bemerkung, daß die beiden Zeugen selbst einräumen mußten, vom Angekl. nicht „gefährdet worden zu sein“, auf eine falsche Auffassung des Begriffs der „Sicherheit des Verkehrs“ hin.

Zu 2. Die hier vertretene Ansicht ist nicht neu, aber m. E. mindestens in dieser Allgemeinheit nicht richtig. Die Anwendung des § 360 Riff. 11 StGB. erscheint im vorliegenden Falle unzulässig. Soweit durch den Verkehr mit Kraftfahrzeugen Schäden angerichtet werden oder die öffentliche Ordnung gestört wird, kommen zunächst die Spezialvorschriften der KraftfahrzVerkVd. in Betracht. § 17 Abs. 1 schreibt vor, daß der Führer zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet ist; Abs. 2 zählt — nicht etwa erschöpfend, wie das Wort „insbesondere“ beweist, — einzelne Belästigungen auf, für die der Führer verantwortlich ist. Belästigungen anderer Verkehrsteilnehmer durch Beschmutzung seitens vorbeifahrender Automobile können unter § 17 fallen. Außerdem fordert § 18 Abs. 1, daß die Fahrgeschwindigkeit so eingerichtet werde, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Zu den Pflichten des Führers gehört auch die Verpflichtung, Sachbeschädigungen, die durch das Aufwerfen von Schmutz durch das fahrende Kraftfahrzeug entstehen, insofern zu verhindern, als dies ohne Beeinträchtigung des an sich erlaubten Kraftfahrzeugverkehrs möglich ist. Da das Aufwerfen von Schmutz durch fahrende Kraftfahrzeuge auf schmutzigen Chaussees unvermeidlich ist, das Fahren mit Kraftfahrzeugen auf schmutzigen Wegen aber nicht verboten ist, ist der

Der Erstrichter nimmt danach anscheinend an, daß nur dann die „Sicherheit des Verkehrs“ die Abgabe von Warnungszeichen notwendig mache, wenn Gefahren für Leib und Leben in Betracht kommen. Demgegenüber muß betont werden, daß auch da, wo es sich um Verletzung anderer Rechtsgüter, wie z. B. des Eigentums, handelt oder eine solche zu befürchten ist, die „Sicherheit des Verkehrs“ i. S. des § 19 a. a. O. in Frage steht. Auch die Gefahr, daß andere Verkehrsteilnehmer durch die Schleudervirkung des Kraftfahrzeugs bei schmuziger Straße besudelt werden, kann die Pflicht des Kraftfahrzeugführers begründen, auf die Annäherung seines Fahrzeugs durch Zeichen aufmerksam zu machen. Dem Führer eines Kraftfahrzeugs wird damit keineswegs zuviel an Rücksichtnahme auf das Publikum zugemutet und nichts angefochten, was er nicht ohne unbillige Belastung leisten könnte.

Auch die Erwägung des Erstrichters, daß ein „lebhafter Verkehr“ auf der in Frage stehenden Straße nicht herrsche, ist verfehlt, denn ein „lebhafter Verkehr“ ist für die Anwendung des § 19 a. a. O. keine Voraussetzung. Auch ist nicht notwendig, daß die Fahrbahn durch andere Wegbenutzer eingeengt ist. Die Erwägung des Angekl., daß die Zeugen seinen Wagen wegen des starken Geräusches, das der Lastkraftwagen verursacht, gehört haben müßten, ist nicht durchschlagend. Das Gesetz kennt für Lastkraftwagen keine Ausnahme von der Warnungspflicht. Die bloße Möglichkeit und die einfache subjektive Annahme des Kraftfahrzeugführers, daß die Passanten das Gerannahen des Wagens am Geräusche merken konnten, entbindet den Fahrer nicht von seiner Pflicht, gem. § 19 a. a. O. rechtzeitig deutlich hörbare Warnungszeichen zu geben. Er ist dieser Notwendigkeit, wenn die Sicherheit des Verkehrs an sich die Abgabe von Zeichen erfordert, nur dann entbunden, wenn er im einzelnen Falle, namentlich aus dem Verhalten der beteiligten Wegteilnehmer, bestimmte und verlässige Anhaltspunkte dafür hat, daß die zu warnenden Personen von der Annäherung seines Wagens schon Kenntnis haben.

(BayObLG., StS., Unt. v. 13. Mai 1927, RevReg. I Nr. 171/27.)

2. Kraftfahrzeugrecht.

3. Zum Begriffe der Kraftfahrline nach dem RG. v. 25. Aug. 1925 über Kraftfahrlinien. f)

Der Begriff der Kraftfahrline ist nahe verwandt mit dem der Schiffahrtsline, deren Wesen in der örtlichen und zeitlichen Regelmäßigkeit einer Schiffsverbindung beruht, d. h. Anfahr- und Endstation stehen im voraus fest, und zwischen diesen erfolgen die Fahrten mit einer gewissen Häufigkeit und Regelmäßigkeit.

Führer nicht ohne weiteres für jede Beschmutzung verantwortlich, die durch das Befahren schmuziger Wege an Personen oder Sachen entsteht. Im Ergebnis wird man der herrschenden Meinung (vgl. Fr. Müller, AutomobilG. 2. Aufl. 1927 S. 547) darin beitreten, daß rechtswidrig und strafbar nur eine solche Beschmutzung der Öffentlichkeit durch das Spritzen von Schmutz ist, die über das unvermeidliche Maß ganz erheblich hinausgeht. Liegt aber eine solche Beschmutzung vor, so ist die begangene Handlung nicht, wie das Gericht mit der herrschenden Meinung annimmt, grober Unfug, sondern fällt unter die Spezialvorschriften der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfahrzVerkVO. Mit grobem Unfug kann in derartigen Fällen lediglich Gejezskonkurrenz bestehen; dagegen ist bei vorfälllichem Handeln Idealkonkurrenz mit Sachbeschädigung (§ 303 StGB.) möglich.

Nicht ganz scharf ist ferner die Begriffsbestimmung der Sicherheit des Verkehrs. Es handelt sich dabei darum, daß der Verkehr als solcher sich sicher abspielt, also nicht gestört wird; die Rechtsgüter der Verkehrsbeteiligten sind erst mittelbar dadurch geschützt, daß im Falle ihrer Gefährdung in der Tat von einem „sicheren“ Verkehr nicht gesprochen werden kann. Im Ergebnis kommt das freilich in der Regel auf dasselbe hinaus.

PrivDoz. Dr. Hans Peters, Breslau.

Zu 3. § 1 KraftfahrlinienG. v. 25. Aug. 1925 (RGBl. I, 319) hat die wenig glückliche Fassung der VO. betr. Kraftfahrzeuglinien v. 24. Aug. 1919 (RGBl. S. 97) übernommen und spricht von der Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt (Unternehmer von Kraftfahrlinien). Unter einer „Strecke“ versteht der Sprachgebrauch eine bestimmte Verbindung zwischen zwei Punkten. Nach der Verkehrsanschauung kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Strecke von Frankfurt a. M. nach Berlin über Rassel verschieden ist von der Strecke Frankfurt a. M. nach Berlin über Webra. Die Entsch. des BayObLG. widerspricht daher dem Wortlaut des Ges. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, daß der Gesetzgeber es sicherlich Unternehmern nicht ermöglichen wollte, die Genehmigungspflicht durch Abweichungen in der zwischen zwei bestimmten Punkten durchfahrenen Strecke zu umgehen. Dieser praktische Gesichtspunkt erscheint mir ausschlaggebend. Ich nehme mit dem BayObLG. an, daß hier weniger auf den Wort-

Der Betrieb einer Kraftfahrline erfordert Beförderung „auf bestimmten Strecken“. Dieses Begriffsmerkmal wird als gegeben zu erachten sein, auch wenn nur der Ausgangspunkt der leer abfahrenden und der Endpunkt der beladen zurückkehrenden Kraftfahrzeuge immer derselbe, während das Ziel für die Hinfahrt und der Abgangsort für die Rückfahrt nicht immer die gleiche, sondern bald diese, bald jene Ortschaft war, und außerdem war der Weg, der auf der Hin- und Rückfahrt eingeschlagen wurde, für die Unternehmerin ohne wesentlichen Belang, und für den Besteller der Beförderungsfahrt nur insofern von Bedeutung, als von seiner größeren oder geringeren Länge möglicherweise die Höhe der Beförderungskosten abhing. Allein dem Erfordernis der Bestimmtheit der beiden Verbindungspunkte wird wohl dadurch genügt sein, daß es sich immer um Fahrten zwischen räumlich eng begrenzten Gebieten handelte, und auf die Einhaltung eines bestimmten Verbindungsweges mit oder ohne Einschaltung von Zwischenhaltestellen kommt es überhaupt nicht an.

Das Erfordernis der zeitlichen Regelmäßigkeit führt auf die bestrittene Frage, ob begrifflich zur Kraftfahrline ein Fahrplan gehört. Der erk. Sen. hält an seiner, bereits in früheren Entsch. (Urt. v. 16. Dez. 1925, Samml. 25, 243; Urt. v. 8. Jan. 1926, RevReg. I 643/25, JurR. 1926 Nr. 901 = JW. 1927, 801) niedergelegten Anschauung fest, daß die Aufstellung eines Fahrplanes mit Bindung an vorher festgelegte Abfahrts- und Ankunftszeiten nicht notwendig, sondern daß eine allgemeine Häufigkeit und gewisse Regelmäßigkeit der Fahrten genügend ist.

Daß die GilttransportAktG. über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Sachen „gegen Entgelt“ betrieben hat, unterliegt keinem Zweifel. Die ihre Beförderungseinrichtungen benützenden Personen hatten Gebühren nach einem festgelegten Tarif zu entrichten.

Es sind schon einzelne Merkmale der Kraftfahrline als gegeben anzusehen, aber andere fehlen.

Der Betrieb einer Kraftfahrline ist ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, wenn dies auch im Gesetz nicht ausdrücklich betont ist (Müller, AutomobilG. S. 631; Stenglein, Strafr. Nebengef., 5. Aufl. S. 331). Es muß der Allgemeinheit eine regelmäßige Beförderungsmöglichkeit nach oder von einem bestimmten Ort oder einem bestimmten Gebiete zugänglich gemacht und geboten werden. Damit ist freilich nicht ausgeschlossen, daß gewisse allgemeine Zulassungsbeschränkungen aufgestellt und gewisse Bedingungen festgesetzt werden, von deren Erfüllung die Benutzung der Beförderungsmöglichkeit abhängig gemacht wird. Die GilttransportAktG. hat nur mit ihren Mitgliedern, den Aktionären, Beförderungsverträge abgeschlossen. Sie hat sonach zwar nicht ihre eigenen Waren

laut, als auf den Sinn des Ges. zu achten ist (a. M. Müller<sup>9</sup> S. 717 f.; Schumacher: DRZ. 1927, 386).

Auch bez. des Erfordernisses eines Fahrplanes stimme ich dem BayObLG. zu. Es ist nicht einzusehen, weshalb es nicht beispielsweise genügen soll, wenn die Kraftlinie fünfmal täglich nach Bedarf fährt (vgl. auch BayObLG. v. 8. Jan. 1926: JW. 1927, 801; a. M. auch hier Müller S. 716; wie hier Lechner S. 435).

Die wesentlichste hier zur Entsch. stehende Frage war schließlich die, ob § 1 KraftfahrlinienG. voraussetzt, daß die entgeltliche Beförderung sich auf einen unbestimmten Personenkreis erstreckt, d. h. daß der Allgemeinheit eine regelmäßige Beförderungsmöglichkeit geboten wird. Der Wortlaut des Ges. gibt keinen unmittelbaren Anhalt für die Beantwortung dieser Frage. Auch hier scheint mir die Entsch. des BayObLG. zutreffend. Sie wird dem Sinn des Ges. gerecht. Dem öffentlichen Verkehr dient danach ein Unternehmen, wenn seine Benutzung jedem offensteht, der nach der Bestimmung des Unternehmens davon Gebrauch machen will. Der Begriff ist daher nicht gegeben, wenn im Rahmen eines privatwirtschaftlichen Betriebes Güter statt mit der Bahn mit Kraftwagen befördert werden, wenn eine Fabrik ihre Arbeiter von und zu der Arbeitsstelle bringen läßt, wenn ein Hotel seine Gäste durch einen Automobili omnibus regelmäßig von dem weit entlegenen Bahnhof abholt und zurückbringt. Dagegen nehme ich an, daß das Merkmal der Öffentlichkeit des Verkehrs gegeben ist, wenn ein Verein, der zur Bequemlichkeit seiner Mitglieder eine regelmäßige Kraftfahrzeugverbindung zwischen zwei Punkten geschaffen hat, außer seinen Mitgliedern auch einem unbeschränkten Personenkreis eine regelmäßige Beförderungsmöglichkeit eröffnet. Wenn in dem Hotelkraftwagen oder dem Kraftwagen eines anderen Unternehmens nicht nur gelegentlich, sondern häufiger andere Personen oder Sachen jederzeit auf Verlangen mitgenommen werden. Wenn, wie Schumacher a. a. O. berichtet, vielfach die Polizei und hohe Verwaltungsstellen, z. B. das Preuß. Handelsministerium und das Württ. Innenministerium einen gegen teiligen Standpunkt einnehmen und auch den lediglich auf die Mitglieder beschränkten Kraftwagenverkehr von Vereinen für genehmigungspflichtig hält, so gibt das Gesetz hierfür keine Stütze. Es ist zu wünschen, daß möglichst bald neue Ausführungsbestimmungen des Reichs vollkommene Klarheit bringen.

RA. Dr. Carl Reukirch, Frankfurt a. M.



befördert, da die Aktionäre von der juristischen Person der AktG. verschiedene Rechtsobjekte sind, hat aber doch den Kreis der zur Benützung der Beförderungsgelegenheit Zugelassenen von vornherein eng begrenzt und bestimmt festgelegt. Auch wenn die Möglichkeit bestand, daß außer den Gründern der AktG. einzelne andere Personen durch den Erwerb von Aktien die Berechtigung erlangten, ihre Waren durch die AktG. befördern zu lassen, so blieb doch der Kreis dieser Berechtigten so eng umgrenzt, daß von einer allgemeinen Beförderungsangelegenheit nicht gesprochen werden kann. Das Beispiel von dem Reeder einer Schifffahrtslinie, der zur Hebung und Festigung der Tragsfähigkeit seines Unternehmens mit großen Firmen feste Verträge auf Beförderung ihrer Güter abschließt, kann nicht herangezogen werden; der Linienreeder muß, eben weil er seine Schiffe allenfalls auch ohne volle Ladung an den angegebenen Tagen laufen lassen muß, mit einer festen Kundschaft rechnen und eine solche durch gute Leistungen und besonderes Entgegenkommen zu gewinnen suchen, dabei hat aber immer noch die Allgemeinheit die Möglichkeit, die gebotene Beförderungsgelegenheit zu gebrauchen.

Darauf, ob die AktG. eine Reklametätigkeit entfaltet oder nicht, ist kein besonderes Gewicht zu legen; auch ohne eine solche hätte die Beförderungsmöglichkeit der Allgemeinheit angeboten und zugänglich gemacht werden können.

Die GilitransportAktG. ist nur auf Bestellung tätig geworden. Sie hat nicht von sich aus regelmäßige Fahrten veranstaltet und es dem Interessenten überlassen, die ihnen angebotene Beförderungsmöglichkeit auf gewissen Strecken zu benutzen, sondern sie hat es jedem einzelnen ihrer Mitglieder vollständig überlassen, bei Bedarf einen Wagen für sich allein zu nehmen und eine Beförderung von einem oder einzelnen bestimmten Orten aus nach N. vornehmen zu lassen. In dieser gewerblichen Tätigkeit kann der Betrieb einer Kraftfahrline nicht erblickt werden (BayDVLG. Samml. 25, 243, 247).

(BayDVLG., StG., Urt. v. 8. April 1927, RevReg. I Nr. 60/27.)

\*

4. § 3 KraftfahrzG.; § 230 StGB. Als „Begleiter“ hat nur zu gelten, wer sich so nahe bei der das Steuer führenden übrigen Person befindet, daß ein unmittelbares und sofortiges Eingreifen durch Bedienung der Maschinenhebel möglich ist, wer in jedem Augenblick das Fahrzeug zur Steuerung selbst vom Fahrers übernehmen kann. Von einer solchen Beziehung kann keine Rede sein, wenn der „Begleiter“ mit einem anderen Wagen voranfährt. Eine Art mittelbarer Begleitung i. S. § 3 Abs. 2 KraftfahrzG. ist nicht denkbar. Der durch den Lehrauftrag begründete Pflichtkreis des Fahrlehrers ist keineswegs darauf abgegrenzt, daß darunter nur die Begleitung, wie sie § 3 KraftfahrzG. vorschreibt, fällt. †)

Es gehört hierzu auch die sachgemäße Beratung in bezug auf den zu erlernenden Betrieb und seine praktische Ausführung zu Übungszwecken. In diesem Bereiche lag offenbar die Anweisung und Aufmunterung zur Bewerkstelligung der Hinfahrt an den Ort, von dem aus die vorschrittmäßige Übungsfahrt beginnen sollte. Die Aufseherungen, die der Angekl. machte, als ihn G. wegen der Wagenführung fragte, „fahr nur hinten nach“, und dann weiter noch „er könne ruhig hinten nachfahren, weil er schon die nötigen Kenntnisse hätte“, stehen als Meinungskundgebungen keineswegs auf gleicher Stufe, als gingen sie von einer beliebigen dritten Person aus. Der Angekl. wurde vielmehr angegangen und erteilte den Rat in seiner

Zu 4. Der der Entsch. zugrunde liegende Tatbestand war kurz folgender:

Der angekl. Fahrlehrer hatte einen Fahrers angenommen. Statt neben ihm auf dem gleichen Wagen zu fahren, ließ er ihn auf einem anderen Wagen hinter sich her fahren und gab ihm nur gelegentliche Warnungszeichen. Der Fahrers verursachte eine fahrlässige Körperverletzung.

Die Ausführungen zu § 3 KraftfahrzG. sind zutreffend. Der Vorderrichter nahm zu Unrecht an, daß der Angekl. gem. § 3 Abs. 2 KraftfahrzG. als Führer des Kraftfahrzeuges anzusehen sei, weil er den Schüler begleitet habe. Aus der erwähnten Gesetzesvorschrift ergibt sich, daß diese gesetzliche Fiktion nur dann gilt, wenn der Fahrlehrer den Schüler nicht nur begleitet, sondern auch beaufsichtigt. Eine Beaufsichtigung in diesem Sinne ist bei Kraftwagen (anders bei Krafttrabern) begrifflich nur denkbar, wenn der Fahrlehrer neben dem Schüler Platz nimmt. Obwohl danach die Sonderbestimmung des § 3 Abs. 3 KraftfahrzG. ausbleibt, ist die Beurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung zu Recht erfolgt.

Der Fahrlehrer, der auf Grund seiner Autorität seinen Schüler veranlaßt, ohne Führerschein allein zu fahren, macht sich übrigens auch wenn sich kein Unfall ereignet, der Anstiftung zu dem Vergehen gegen § 24 Biff. 1 KraftfahrzG. (Führung ohne Besitz eines Führerscheins) schuldig. Es hätte Ideal Konkurrenz zwischen dieser vorzähligen Anstiftung und der fahrlässigen Körperverletzung angenommen werden müssen (vgl. RG. v. 1. Okt. 1926: JW. 1927, 905 22).

RA. Dr. Carl Neukirch, Frankfurt a. M.

autoritativen Stellung als der mit der Ausbildung des G. betraute Fahrlehrer. Begründet ein Vertragsverhältnis an sich auch nur zwischen den Vertragspartnern rechtliche Beziehungen, so kann es doch auch Bedeutung gewinnen für ein damit zusammenhängendes strafrechtliches Verschulden. Zufolge Übernahme des Lehrauftrages war der Angekl. in allem, was damit zusammenhing, zur Vorsicht verpflichtet, die hier in besonderer Maße verlangt werden konnte, weil es sich um Berufsausübung handelte.

G. hätte gegen den Willen seines Lehrers die Führung des Kraftwagens nicht übernommen. Angekl. hat auf diese Weise aus Fahrlässigkeit eine selbständige Ursache für den Erfolg gesetzt. Er hätte bei gehöriger Überlegung und bei Anwendung der für ihn gebotenen besonderen Aufmerksamkeit die Gefährdung und Verletzung von Menschen voraussehen können, weil er sich über die Fahrfertigkeit und Sicherheit des ungeprüften G. keine Gewißheit verschafft hatte und unter solchen Umständen die Möglichkeit einer derartigen Schadenstiftung durch G. naheliegend und leicht zu erkennen war.

Die Beurteilung würde übrigens auch dann aufrechtzuerhalten sein, wenn man davon ausgehen wollte, daß sich der Vorgang vor der Abfahrt nicht im Rahmen eines bereits wirklichen Lehrverhältnisses abspielte. Die Aufforderung an G., selbst zu fahren, war ein positives, die allgemeine Vorsichtspflicht verletzendes, schulhaftes Handeln, dessen Ursächlichkeit für den Erfolg durch die nebenhergehende Fahrlässigkeit des G. nicht beseitigt wird. Auch von diesem Standpunkt aus wäre die Anwendung des Abs. 2 des § 230 StGB. gerechtfertigt.

(BayDVLG., StG., Urt. v. 2. Nov. 1926, RevReg. I Nr. 542/26.)

\*

5. § 21 KraftfahrzG.; § 10 VerkWD. Es genügt, wenn in angemessenen Zwischenräumen das Kennzeichen des Kraftfahrzeuges gereinigt wird. †)

Wenn § 10 VerkWD. ganz wörtlich in dem Sinn ausgelegt werden wollte, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges in jedem Augenblick für den lesbaren Zustand der Kennzeichen sorgen müsse, so würde dies notwendig dazu führen, daß Kraftfahrzeuge mit tief angebrachten Kennzeichen auf stark schmutzigen Straßen überhaupt nicht verkehren könnten. Denn beim Fahren auf derartigen Straßen kann ein solches eben erst gereinigtes Kennzeichen schon nach ganz kurzer Fahrt wieder mit Schmutz überzogen sein, und der Führer müßte fortgesetzt nach ganz kurzen Zwischenräumen immer wieder anhalten, um sich nach dem Zustande des Kennzeichens umzuschauen und dieses nötigenfalls zu reinigen. Das würde den Zweck des Kraftfahrzeugverkehrs, die Verkehrsbeschleunigung, völlig vereiteln und kann nicht i. S. des Ges. und in der Auffassung der Vollzugsbehörden, die solche Fahrzeuge zulassen, gelegen sein. Können nach der derzeit zugelassenen baulichen Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge die Kennzeichen nicht überall so angebracht werden, daß sie vor Verschmutzung gesichert sind, so muß, um unerträgliche Folgen hintanzufalten, die Gesetzesanwendung diesem Umstande Rechnung tragen. Die Vorschrift muß eine vernünftige Auslegung finden, die gleichzeitig den verkehrspolizeilichen Zwecken des § 10 VerkWD. und den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Genüge leistet.

Der erk. Sen. hat auf Grund dieser Erwägungen in Übereinstimmung mit anderen Gerichten, z. B. RG. v. 13. Juli 1925, 3 S 138/25; OLG. Dresden v. 23. März 1926 (JZ. 1926, 603), in ständiger Rpr. den Standpunkt vertreten, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges, der unter allen Umständen schon nach § 16 VerkWD. beim Antritt einer längeren Fahrt für die Lesbarkeit der Kennzeichen sorgen muß, der durch § 10 VerkWD. für ihn begründeten und auch aus § 1 letzter Satz der VerkWD. zu entnehmenden Verpflichtung im allgemeinen genügt, wenn er in angemessenen, nach Lage des Einzelfalles unter Berücksichtigung der Witterungs- und Wegeverhältnisse zu bestimmenden Zwischenräumen Nachschau nach den Kennzeichen hält und sie erforderlichenfalls reinigt (BayDVLG. v. 11. Sept. 1925, RevReg. I 381/25; v. 10. Nov. 1925, RevReg. I 502/25, Samml. 1925, 197). Je nach den Umständen muß diese Abhilfemaßnahme allerdings auch schon nach Zurücklegung einer kürzeren Wegstrecke verlangt werden. Das fordert die Rpr. des BayDVLG. namentlich vor der Einfahrt in größere Ortschaften und beim Übertritt von durchweichten und schmutzigen auf gepflasterte und abgetrocknete Fahrstrecken (BayDVLG. v. 20. April 1926, RevReg. I 69/26; v. 1. Febr. 1927, RevReg. I 7/27).

(BayDVLG., StG., Urt. v. 29. März 1927, RevReg. I Nr. 103/27.)

\*

Zu 5. Bei einem Verstoß gegen § 21 KraftfahrzG. i. Verb. m. § 10 VerkWD. ist im allgemeinen nur die Frage des Verschuldens auf Seiten des Führers zweifelhaft. Den Grundätzen, die das BayDVLG. in der vorl. Entsch. wie in sonstigen, in Übereinstimmung mit anderen RevG. für die Sorgfaltspflicht des Führers im Hinblick auf § 10 VerkWD. aufgestellt hat, ist unbedenklich beizustimmen.

RA. Dr. Carl Neukirch, Frankfurt a. M.

6. § 21 KraftfahrzG.; § 18 Abs. 2 VerkD. Der Überblick über eine Fahrbahn ist für den Führer eines Kraftfahrzeuges behindert, wenn dieser von seinem Führer aus ein in der Fahrbahn auftretendes Hindernis nicht so zeitig, d. h. auf solche Entfernung erblicken kann, daß er auch bei Einhaltung einer größeren Fahrgewindigkeit ein Auffahren auf das Hindernis oder ein Zusammenstoßen mit Sicherheit vermieden werden kann. Es kann sich nur nach den Umständen des Falles bemessen, ob der Überblick über die Fahrbahn in diesem Sinne behindert ist. Dabei wird auch die Beschaffenheit der Straße, ihre Breite, ihr Steigen oder Fallen eine Rolle spielen und zu berücksichtigen sein. †)

Die Frage ist von dem Richter zu entscheiden, aber dem RevG. obliegt im Falle der Beanstandung der Entsch. die Nachprüfung, ob der Richter nicht den Begriff der unübersichtlichen Fahrbahn verkannt und rechtsirrtümlich, also zu Unrecht die Voraussetzungen für die Anwendung der Vorschrift des § 18 Abs. 2 VerkD. angenommen hat. Nach der zugrunde zu legenden Begriffsbestimmung kann mangels besonderer Umstände eine Wegstrecke, die auf 50 m überblickt werden kann, nicht als unübersichtlich bezeichnet werden, weil auf solche Entfernung auch bei hoher Geschwindigkeit ein Kraftfahrzeug zum Stillstehen gebracht werden kann.

Der Richter hat auch den Begriff der kürzesten Entfernung verkannt. Der Begriff ist ein relativer. Er bemißt sich nach den Umständen des Falles, welche Bremsstrecke noch als kürzeste Entfernung erachtet werden kann. Von Bedeutung ist besonders auch, auf welche Entfernung dem Führer des Kraftfahrzeuges ein etwa in der Fahrbahn auftretendes Hindernis sichtbar ist (vgl. BayObLG. vom 22. Sept. 1925, RevReg. I 395/25; ZB. 1926, 885). Demnach kann selbst ein Bremsweg von 5 m unter Umständen noch als kürzeste Entfernung anzusehen sein.

(BayObLG., StS., Ur. v. 18. Jan. 1927, RevReg. I Nr. 703/26.

\*

7. § 21 KraftfahrzG.; § 17 Abs. 2 VerkD. erfordert nicht eine tatsächlich eingetretene Belästigung. Jedoch ist Verschulden notwendig, wofür aber bestimmte Vermutungen bestehen. †)

Aus Sinn und Zweck der Bestimmung ergibt sich, daß schon die Hervorrufung einer nahe liegenden Möglichkeit, d. h. die Gefährdung nach dieser Richtung, genügt. Es handelt sich auch bei § 17 Abs. 2 der WD. um eine Vorschrift „zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Straßen und Plätzen“ (§ 21 des Ges.). Dieses Endziel kann nur erreicht werden, wenn auch das verhütet wird, was leicht zur tatsächlichen Störung führen kann. Es wäre nicht verständlich, warum bei Führwerken schon „Gefährdung“ vermieden werden muß, während in bezug auf Personen die Verwirklichung der Gefahr durch vollendete Belästigung vorausgesetzt sein sollte. Ist auch in einsamen menschenleeren Gegenden die Rauchentwicklung nicht verboten, so ist sie doch an Orten unterlag, an denen Verkehr herrscht oder zu herrschen pflegt. In Städten insbes. entsteht durch die Rauchentwicklung nach dem regelmäßigen Verlaufe stets die Gefahr der Personenbelästigung (vgl. Oberländer-Bezold, Automobilrecht S. 422; Müller, Das AutomobilG. S. 492).

Nach der früheren Fassung des § 17 Abs. 2 war der Führer

Zu 6. Die Entsch. ist für die Auslegung des § 18 KraftfahrzVerkD., der der Praxis erhebliche Schwierigkeiten bietet, von grundsätzlicher Bedeutung. Der Begriff der unübersichtlichen Fahrbahn wird zutreffend als relativer umschrieben. Mit Recht wird auch der Begriff der kürzesten Entfernung als ein relativer bezeichnet. Wenn die Entsch. meint, es richte sich nach den Umständen des Falles, welche Bremsstrecke noch als kürzeste Entfernung erachtet werden könne, so hätte sich im Interesse der Praxis empfohlen zu sagen, nach welchen Umständen die kürzeste Entfernung bestimmt wird. Diese bemißt sich nämlich nach Wagengewicht, Bremswirkung, Beschaffenheit des Weges und der den Verhältnissen (z. B. der Übersichtlichkeit der Fahrbahn) anzupassenden Geschwindigkeit und läßt sich hiernach genau errechnen (vgl. Müller, KraftfahrzG., Anm. 7 zu § 18).  
 R. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

Zu 7. I. Soweit die Entsch. als Verstoß gegen § 17 Abs. 2 VerkD. i. Verb. m. § 21 KraftfahrzG. bereits die Gefährdung dritter Personen genügen läßt, ist sie nicht unbedenklich. § 17 Abs. 2 VerkD. macht ausdrücklich einen Unterschied zwischen der Belästigung von Personen und der Gefährdung von Führwerken. Es ist richtig, daß Sinn und Zweck der Bestimmung dafür gesprochen hätten, auch die drohende Belästigung von Personen also deren Gefährdung durch Geräusch, Rauch, Dampf oder üblen Geruch als unzulässig zu verbieten. Der klare Wortlaut ergibt aber, daß eine derartige zweckmäßige Vorschrift nicht Gesetz geworden ist. Es ist daher nicht angängig, nimmehr aus Zweckmäßigkeitserwägungen die Vorschrift des § 17 Abs. 2 VerkD.

verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß eine nach der Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges vermeidbare Entwicklung von Rauch in keinem Falle eintrete. Es war kein Streit, daß die Übertretung nur schuldhaft, sei es vorsätzlich oder fahrlässig, begangen werden konnte (vgl. Oberländer-Bezold a. a. O. S. 420 letzter Satz), daß aber als ein erheblicher entschuldigender Umstand die Beschaffenheit des benutzten Kraftfahrzeuges in Betracht zu ziehen war (Ur. d. BayObLG., RevReg. I 414/25, I 929/24). Die Vorschrift ist nun dahin geändert, daß der Führer in jedem Falle für die belästigende Rauchentwicklung verantwortlich ist. Hierfür war bestimmend, daß nach dem heutigen Stande der Technik Fahrzeuge, bei denen eine störende Rauchentwicklung nicht vermeidbar wäre, nicht mehr vorzukommen brauchen, daß die Technik alle Schwierigkeiten dieser Art überwunden hat. Demgemäß wurde auch in § 3 der WD. das frühere Beiwort „vermeidbar“ gestrichen und damit für den Fahrer die Verpflichtung begründet, nur ein Fahrzeug zu verwenden, dessen konstruktive Beschaffenheit die Rauchentwicklung bei sachgemäßer Behandlung ausschließt. In Zukunft soll, wie es in der aus der aml. Begründung der neuen Ausführungsvorschrift entnommenen Bestimmung Ziff. I der Bek. des bay. Staatsmin. d. Zm. v. 29. Dez. 1925 (bay. Stl. Nr. 301) heißt, „jede Belästigung von Personen und Gefährdung von Führwerken durch Rauch als unzulässig gelten“.

Die jetzige Fassung hat zu der Meinung geführt, es sei ohne weiteres und ohne Prüfung der Verschuldungsfrage strafbar, wer als Führer solche Belästigung verursacht, wonach ein reines Formaldelikt geschaffen wäre, oder es habe mindestens eine gesetzliche Schuldvermutung aufgestellt werden wollen, die nur durch einen besonders strengen Entschuldungsbeweis widerlegt werden könne (vgl. v. J. Romm. z. StGB., III. Aufl. in der Einl. S. 50 Ziff. 3 a S. 56 Ziff. 6). Eine solche an sich ganz außergewöhnliche Regelung kann jedoch hier nicht in Frage kommen.

Die Straffassung zu § 17 Abs. 2 der WD. ist der § 21 KraftfahrzVerkD. Bei seiner Auslegung und Anwendung ist stets am Verschuldungsprinzip festgehalten worden (vgl. Müller, Automobilrecht S. 360 unten, S. 441 Abs. 2). Dieser Ausgangspunkt ist für jegliche Ausführungsvorschrift, die sich auf das BlankettG. stützt, bestimmend. Die Absicht, ein Formaldelikt unter Aufgabe der früheren Verschuldungsvoraussetzung oder eine gesetzliche Schuldvermutung einzuführen, kann übrigens auch keineswegs dem jetzigen Wortlaut des § 17 Abs. 2 der WD. entnommen werden. Eine solche Ausnahme müßte mit klaren und unzweideutigen Worten zum Ausdruck gebracht sein.

Die Tragweite der angeführten Änderung der Vorschrift ist hiernach lediglich darin zu erblicken, daß die etwaige technisch fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges grundsätzlich nicht mehr zur Entschuldigung gereicht und Erörterungen hierüber von vorn herein verjagt sind. Es bewendet hiernach auch für die Übertretung der belästigenden Rauchentwicklung nach § 17 Abs. 2 der WD. mit § 21 des Ges. bei dem Grundsatz, daß das Gericht sich ebensowohl von der Verursachung durch den Angekl. wie von dessen vorsätzlichem oder fahrlässigem Verschulden überzeugen muß. Allerdings ergeben sich dabei aus dem in der Begründung der neuen WD. der hervorgehobenen Stande der Technik und den Verpflichtungen, die der Gesetzgeber in den §§ 17 Abs. 2, 3 Abs. 1 der WD. hieran knüpft, Erleichterungen. Da es technisch möglich ist, die Kraftfahrzeuge konstruktiv so einzurichten und auszustatten, daß die

gegen den Wortlaut ausdehnend auszuliegen. Dies erscheint um so bedenklicher, als es sich bei § 17 Abs. 2 VerkD. um eine Polizeivorschrift handelt, die zur Ausfüllung der Strafnorm des § 21 KraftfahrzG. dient. Die Beweisführung des BayObLG. stützt dazu, daß im Wege der Analogie aus § 17 Abs. 2 VerkD. erste Alternative i. Verb. m. § 21 KraftfahrzG. ein neues Gefährdungsdelikt geschaffen wird. Ein solcher Analogieschluß ist im Strafrecht im Hinblick auf § 2 StGB. unzulässig (vgl. Frank S. 22 Z. 2; Olschhausen S. 49 Z. 4). Ich bin daher der Ansicht, daß nur die vollendete Belästigung von Personen durch die in § 17 Abs. 2 VerkD. aufgeführten Einwirkungen des Kraftfahrzeuges strafbar ist.

II. Im übrigen ist der eingehend begründeten Entsch. beizutreten. Die Auslegungsgrundsätze des Ur. werden häufiger als bei Rauchbelästigung bei der Belästigung des Publikums durch Geräusch praktische Bedeutung gewinnen; die gesetzlichen Bestimmungen ermöglichen es der Polizei wie den Gerichten, das Publikum in höherem Maße, als dies gewöhnlich geschieht, gegen die ihm hiermit verbundene Beeinträchtigung zu schützen.

III. Die Ausführungen des BayObLG. über die Notwendigkeit des Verschuldens bei einem Verstoß gegen § 21 KraftfahrzG. i. Verb. m. § 17 Abs. 2 VerkD. entsprechen der herrschenden Meinung (vgl. Müller, 2. Aufl. S. 387 B.; Lechner S. 115 Z. 4). Eine etwaige Unkenntnis der Vorschriften des § 17 Abs. 2 VerkD. kommt hier nicht in Frage, wie überhaupt stets anzunehmen ist, daß die Bestimmungen der VerkD. den Führern von Kraftfahrzeugen bekannt sind.

R. Dr. Carl Neukirch, Frankfurt a. M.

Entwicklung von Rauch bei gehöriger Bedienung ausgeschlossen ist, und da die W.D. dem Kraftfahrer die Benützung eines solchen Fahrzeuges und die gehörige Bedienung desselben zur Pflicht macht, darf und muß nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge angenommen werden, daß eine trotzdem eintretende Rauchbelästigung durch eine Pflichtwidrigkeit des Führers verursacht ist, sei es, daß er ein vorchriftswidriges Fahrzeug benützt, sei es, daß er ein ordnungsgemäßes Fahrzeug vorchriftswidrig bedient hat. Der Richter wird deshalb, ohne daß es der besonderen Untersuchung und Feststellung eines verursachenden Handelns oder Unterlassens und der Schuld im einzelnen bedarf, ein schuldhaftes, und zwar mindestens fahrlässiges Verhalten des Führers annehmen dürfen, wenn nicht besondere, die Schuldbejahung ausschließende Umstände vom Angekl. geltend gemacht worden sind oder sich sonst Anhaltspunkte für solche Umstände ergeben haben. Dabei handelt es sich nicht um eine gesetzliche Schuldvermutung, sondern um eine auf der Erfahrung des Lebens und logischer Schlußfolgerung beruhende Annahme tatsächlicher Art.

(BayObLG., StS., Ur. v. 22. März 1927, RevReg. I Nr. 57/27.)

8. Durch das Kraftfahrzeugegesetz und seine Ausführungsbestimmungen, besonders die Verkehrsordnung, ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur insoweit ordnungsgemäß geregelt, als es sich um die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen handelt. Außerdem sind durch § 2 Abs. 1 VerkB.D. nur, sofern nicht in der Verkehrsverordnung selbst oder von den obersten Landesbehörden andere Bestimmungen getroffen, die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrzeugern auf öffentlichen Wegen und Plätzen allgemein regelnden Vorschriften für sinngemäß anwendbar erklärt.

Was zum Schutze des Eisenbahnbetriebs im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist, bemüht sich nach anderen Gesichtspunkten als die Anordnungen, die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen notwendig sind. Die beiden Zwecken dienenden Vorschriften schließen einander nicht aus, sondern sie bestehen, nach verschiedenen Richtungen laufend, nebeneinander. Es wäre nicht einzusehen, warum der Kraftfahrer nicht ebenso wie jeder andere zur Befolgung der zum Schutze des Eisenbahnbetriebs erlassenen Vorschriften verpflichtet sein sollte, wenn ihm auch die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen und Plätzen erlassenen Vorschriften eine solche Verpflichtung nicht auferlegen.

(BayObLG., StS., Ur. v. 3. Dez. 1926, RevReg. I Nr. 616/26.)

9. § 2 Abs. 1 KraftfahrzVerkB.D. v. 5. Dez. 1925; § 21 B.D. v. 28. Juli 1926. Die Verpflichtung, die rechtsseitige Hälfte der Fahrbahn einzuhalten, gilt auch für Einbahnstraßen. Der ursächliche Zusammenhang zwischen dem pflichtwidrigen Verhalten des Fahrers und dem eingetretenen rechtswidrigen Erfolg wird nicht durch ein fahrlässiges Mitwirken des Verletzten unterbrochen. (BayObLG., Ur. v. 11. Juni 1927, RevReg. I 715/26.) Der Fahrer muß mit unvernünftigen Bewegungen des Publikums rechnen. Es ist nicht erforderlich, daß gerade der Tod des Verletzten vorausgesehen wurde. †)

Es hat sich die Frage ergeben, ob auch für die sog. Einbahnstraße die für Fuhrwerke allgemein bestehende Verpflichtung gilt, während der Fahrt, soweit nicht örtliche Hindernisse entgegenstehen, stets die der Fahrtrichtung nach rechtsseitige Hälfte der Fahrbahn

Zu 9. Die vom Gericht angeführten Gründe, daß eine Einbahnstraße nur rechts befahren werden dürfe, erscheint durchaus nicht überzeugend. Das Ur. gibt selbst zu, der Gedanke, Einbahnstraßen in der ganzen Ausdehnung befahren zu lassen, habe viel für sich. Daß damit der Verkehrssicherheit und -sicherheit nicht gedient werde, kann nicht anerkannt werden, zumal nachdem, wie das Ur. ebenfalls hervorhebt, durch die neue StraßenVerkD. langsam fahrende Fuhrwerke ganz rechts fahren müssen, der übrige Teil des Fahrbandes also allen anderen Fahrzeugen freisteht. Warum erdlich der Fußgänger sich nicht daran sollte gewöhnen können, bei Überschreiten einer Einbahnstraße nur nach einer Seite sehen zu müssen, ist nicht zu begreifen.

Der gesetzgeberische Grund für die Vorschrift des Rechtsfahrens liegt in der Rücksicht auf die entgegenkommenden Fahrzeuge; dieser Gesichtspunkt fällt bei Einbahnstraßen fort, und damit schwindet jeder Grund, die Straße nicht in ihrer ganzen Ausdehnung befahren zu lassen. Das Gegenteil würde zu der sonderbaren Konsequenz führen, daß die linke Seite einfach brach liegt, was, wie das Ur. selbst zugibt, für die Erhaltung der Straße nichts weniger als vorteilhaft wäre.

Auf dem Standpunkt, daß die Einbahnstraße in ihrer ganzen Breite befahren werden darf, standen auch der Verkehrs-

(tunlichst nahe dem Straßenrande) einzuhalten". Diese Verpflichtung ist in § 22 Abs. 1 der ortspolizeilichen Vorschriften der Polizeidirektion M. für „alles Fuhrwerk“ ausgesprochen und durch § 61 Abs. 1 dieser Vorschriften als auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß anwendbar erklärt. Diese Anwendbarkeit würde sich auch ohnedem aus § 2 Abs. 1 VerkB.D. ergeben, da zur Zeit der Tat für Kraftfahrzeuge weder durch die VerkB.D. i. d. Fass. v. 5. Dez. 1926 noch durch ortspolizeiliche Vorschriften andere Bestimmungen getroffen waren.

Die Bezeichnung einer Straße als „Einbahnstraße“ besagt nichts nach der Richtung, ob die Straße in ihrer ganzen Breite von Fuhrwerken befahren werden darf; sie bringt nur zum Ausdruck, daß die Straße nach polizeilicher Anordnung zum Zwecke der Verkehrsregelung mit Fuhrwerken nur nach einer Richtung befahren werden darf. Auch aus der Tatsache, daß Einbahnstraßen vielfach in der Gestalt vorkommen, daß von zwei in gleicher Richtung nebeneinander laufenden, nur durch Anlagen oder einen öffentlichen Platz getrennten Straßen die eine für den Fuhrwerksverkehr nach der einen und die andere für den nach der entgegengesetzten Richtung bestimmt ist, können sichere Schlüsse auf die zulässige Art des Befahrens nicht gezogen und darf insbes. nicht gefolgert werden, daß jede der beiden Straßen als die rechte oder linke Hälfte einer einzigen Straße anzusehen ist, so daß jedes Fuhrwerk der Vorschrift schon dann entsprechen würde, wenn es nur die seiner Fahrtrichtung nach rechtsseitige Straße benützte. Diese Form der Einbahnstraßen ist nicht wesentlich für den Begriff. Denn es ist denkbar, daß mit Rücksicht auf Gepflogenheiten und Bedürfnisse des Verkehrs einzelne Straßen zu Einbahnstraßen erklärt werden, denen andere Straßen der Stadt oder wenigstens desselben Stadtteiles zur Aufnahme des ausschließlichen Verkehrs nach der entgegengesetzten Richtung nicht entsprechen. Der Gedanke, wenigstens Einbahnstraßen von erheblicher Breite aus Rücksicht auf die Erhaltung ihrer Lebensdauer in der ganzen Ausdehnung befahren zu lassen, hat zweifellos viel für sich, aber der Sicherheit und Raschheit des Verkehrs, in deren Förderung die Schaffung von Einbahnstraßen ihren Grund hat, würde durch eine solche Einrichtung wenig gebient. Die Benützung der Einbahnstraße in ihrer ganzen Breite könnte nicht den schnell fahrenden Kraftfahrzeugen allein gestattet sein, sie wäre zum mindesten bis zur Erlassung der neuen StraßenVerkD. und der KraftfahrzVerkB.D. v. 28. Juli 1926, die in § 10 und § 21 den langsam fahrenden Fuhrwerken und Kraftfahrzeugen gebieten, möglichst die äußerste rechte Seite der Straße einzuhalten, auch diesen Fahrzeugen nicht verboten gewesen. Damit aber wäre dem von Anfang an nur linksseitig gestatteten Vorfahren die erheblichsten Hindernisse bereitet und die Raschheit des Verkehrs unterbunden worden. Eine wichtige Rolle in der Verkehrsregelung spielt von jeher und immer noch der Fußgängerverkehr. Wenn auch über mangelnden Ordnungssinn der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrstraßen noch vielfach berechtigete Klagen bestehen, so ist doch als ein wesentlicher Fortschritt die Gewöhnung eines Großteils der Fußgänger zu betrachten, sich bei der Überschreitung der Fahrstraße nach allenfalls auf der rechten Straßenseite daherkommenden schnellfahrenden Fuhrwerken umzusehen. Es müßte eine Verwirrung in dieser Übung und eine Gefährdung der Sicherheit entstehen, wenn der Fußgänger in einzelnen Straßen, deren Eigenschaft als Einbahnstraße ihm nicht bekannt sein muß, durch Fuhrwerke überauscht werden könnte, die auf der linken Straßenseite fahren. Es gebieten sonach weder praktische Erwägungen noch Gründe der Verkehrstechnik, den hier anwendbaren Vorschriften einen anderen Sinn zu unterlegen, als er durch ihren Wortlaut klar zum Ausdruck gebracht wird. Der § 22 Abs. 1 der genannten ortspolizeilichen Vorschriften macht allen Fuhrwerken zur Pflicht, stets die der Fahrtrichtung nach rechtsseitige Hälfte der Fahrbahn einzuhalten, und der Abs. 3 verlangt, daß bei Straßen und Plätzen mit zwei Fahrbahnen oder mit zweiseitiger Fahrbahn die

referent der Münchener Polizeidirektion (M.Z. v. 8. Jan. 1927 S. 19) und der Leiter der Verkehrsabteilung des Berliner Polizeipräsidium Mosle, der in dem Verkehrs-WB. für Groß-Berlin bemerkt:

„In Einbahnstraßen dürfen Fahrzeuge auf der ganzen Breite des Fahrbandes fahren, also auch Straßenbahnen nötigenfalls links überholen.“

Ebenso RG. v. 24. März 1927 (3 S 49/27 Auto S. 279) allerdings nur auf Grund einer Düsseldorfser PolB.D. v. 25. Nov. 1904, aber doch mit dem Hinzufügen zu § 21 AutoVerkD.:

„ob insbes. Sinn und Zweck des Gebotes, die rechte Seite des Weges einzuhalten, auch auf eine Einbahnstraße überhaupt zutrifft, kann hier dahingestellt bleiben.“

Ebenso LG. III Berlin v. 23. Mai 1927 (41 G 2 N 14/27).

Demgemäß bestimmt § 16 des neuen Entw. einer Berliner StraßenVerkD.:

„In Einbahnstraßen ist den Fahrzeugen die Ausnutzung der Fahrbahn in ihrer ganzen Breite gestattet, soweit dadurch der Straßenbahnverkehr oder sonstiger Verkehr nicht behindert wird.

Langsam fahrende Fahrzeuge und bei Straßenkreuzungen alle Fahrzeuge haben jedoch auch in Einbahnstraßen möglichst rechts zu fahren.“

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

der Fahrtrichtung nach rechtsseitige Fahrbahn benützt werde; auch diese rechtsseitige Fahrbahn hat, wenigstens bei breiten Straßen, eine befahrbare rechte und eine linke Hälfte, so daß die Vorschrift des Abs. 1, die rechtsseitige Hälfte einzuschlagen, befolgt werden kann und muß. Die neuen verkehrspolizeilichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ändern hieran nichts. Nach § 21 VerkVd. in der neuen Fassung hat der Führer mit seinem Kraftfahrzeuge, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte Seite des Weges — auch die Einbahnstraße ist ein solcher Weg, nicht etwa nur die eine Hälfte eines Weges — einzuhalten und darf die linke Seite nur beim Überholen und in anderen bestimmten Fällen benutzen.

Mit Recht hat die StR. angenommen, daß für den Angekl. der Tod der Verunglückten als Folge seiner Handlungsweise vorhersehbar war. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Angekl. als Folge seinesfahrens auf der linken Straßenseite und der Einhaltung einer der Vorschriften der Fahrbahn nicht ganz angepaßten Fahrgeschwindigkeit den Tod eines Menschen voraussehen konnte und mußte; jedenfalls ist es rechtlich unbedenklich und frei von jeder Überpannung des Begriffes der gebotenen Sorgfalt, wenn die StR. die Anschauung vertritt, der Angekl. habe voraussehen können und müssen, daß infolge seiner Unaufmerksamkeit und der mangelnden Beobachtung der Fahrbahn jemand mit der Folge einer todringenden Verletzung übersahren werden könne. Auch wenn die Behauptung des Angekl., die Verletzte müsse im letzten Augenblick ihm in das Fahrzeug hineingesprungen sein, einen Kern von Wahrheit enthielte, so wäre damit sein Verschulden nicht ausgeschlossen. Es liegt im Rahmen der täglichen Erfahrung, daß auf der Straße verkehrende Personen, wenn sie von einer Gefahr plötzlich bedroht werden, im Schrecken eine unvernünftige Bewegung, einen falschen Seitensprung machen, und mit solchen, gerade ihm aus seinen Erfahrungen bekannten Unbesonnenheiten der Verkehrsbeteiligten muß der Kraftfahrer rechnen. Der Angekl. hätte es eben, durch Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit, vermeiden müssen, und hätte es auch vermeiden können, daß die Verletzte in eine derartige Lage geriet.

(BayObLG., StS., Ur. v. 15. Febr. 1927, RevReg. I Nr. 726/26.)

**10.** §§ 3, 21 KraftfahrzVerkV.; § 2 KraftfahrzVerkVd. Unter „Fahren“ und „Vorfahren“ versteht man den Bewegungsakt. Wird das „Vorfahren“ verboten, so erfordert es der Wert Sinn und Zweck des Verbots, daß schon der Beginn und die Fortsetzung der unzulässigen Fahrbewegung als untersagt gilt. Das in die äußere Erscheinung tretende Unternehmen ist als verbotswidrig erklärt, ohne daß es auf das Gelingen und Beenden desselben ankommt.

Mit den Worten in § 2 Abs. 1 der Vd. über den Kraftfahrzeugverkehr: „Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken usw. allgemein regelnden Vorschriften“ ist nur zum Ausdruck gebracht, daß Kraftfahrzeuge in jenem Bereiche wie andere Fuhrwerke behandelt werden sollen. Die allgemeinen PolVd. sind in ihrer vollen Tragweite, soweit sie auch für Kraftfahrzeuge passen und für diese nichts anderes bestimmt ist, für wirksam erklärt. Hierzu gehört notwendig auch deren Rechtsgrundlage und Straffassung.

Die Vorschrift des § 24 Abs. 2 der Nr. StraßenPolVd., die für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr getroffen ist und das Verbot enthält, in öffentlichen Vorwegen vorzufahren, steht unter dem Strafschutz des § 366 Ziff. 10 StGB. Es läßt sich unmöglich die Ansicht rechtfertigen, als sei der Inhalt anderweitiger in den Rahmen des § 2 Abs. 1 der Vd. fallender Vorschriften zum Bestandteil der Vd. über Kraftfahrzeugverkehr gemacht. Ein gesetzlich verordnungsmäßiger Vorbehalt für die Anwendung eines anderen Strafgesetzes kann auf keinen Fall dessen Straffassung ausschalten. Diese bleibt vielmehr anwendbar und bildet, was Tat und Täterschaft anlangt, die gesetzliche Grundlage, nach der Straffälle dieser Art zu beurteilen sind. Das BayObLG. hat denn auch in ständiger Rpr. daran festgehalten, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges, wenn er sich gegen allgemeine Straßenpolizeivorschriften vergeht, nach § 366 Nr. 10 StGB. zu bestrafen ist und nicht nach § 21 KraftfahrzV. (vgl. u. a. Ur. RevReg. I 57/27). Die etwaige Anwendung des § 21 B Abs. IV KraftfahrzVerkVd. v. 28. Juli 1926 (RWB. 427) kommt hier nach der Zeit der Tatbegehung nicht in Frage.

Der § 3 Abs. 2 KraftfahrzV. bezieht sich in seiner strafrechtlichen Bedeutung, wie der Ausdruck „i. S. dies. Ges.“ klarstellt, ausschließlich auf Zuwiderhandlungen, die nach dem KraftfahrzV. und seinen AusfBest. zu würdigen sind. Nur, soweit der Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders geregelt ist, trifft der gesetzliche Begriff „Führer“ zu und hat er eine Bedeutung für sich, die nicht auf den sonstigen Verkehr und auf das allgemeine Gebiet des Strafrechts übertragen werden kann. Der § 3 Abs. 2 des Ges. ist in seinem Rechtsgrunde abgestellt auf die besondere Gefährdung durch den Kraftfahrzeugverkehr in dem hierfür festgesetzten Rahmen. Demgemäß erstreckt sich die amtliche Prüfung auch nur auf das Wissen und Können auf diesem Gebiete.

Der Grundsatz einer dementsprechenden Einschränkung der Tragweite des § 3 Abs. 2 des Ges. ist in der Rpr. allgemein anerkannt für Fälle, in denen die Frage der Fahrlässigkeit nach § 230 StGB. zu erörtern war (vgl. R.W.: JW. 1912, 952; Ur. des BayObLG., RevReg. 307/11, I 481/25; Müller, Automobili, S. 149), er muß jedoch auch gelten, wenn die Straffassung des § 366 Ziff. 10 StGB. in Betracht kommt. Die angeführten Gründe lassen auch insofern eine unmittelbare Anwendung des § 3 Abs. 2 KraftfahrzV. nicht zu.

Es ist aber auch eine entsprechende oder mittelbare Anwendung nicht vorgesehen. Der Ausdruck „sinngemäß“ in § 2 Abs. 1 der Vd. kann nur auf die nachfolgenden Worte „die den Verkehr usw. allgemein regelnden Vorschriften“ bezogen werden. Diese sollen ihrem Sinne nach, soweit sie geeignet sind, für Kraftfahrzeuge gelten, als seien sie gewöhnliche Fuhrwerke. Eine Auslegung in der Weise, daß die Bestimmungen des KraftfahrzV. „sinngemäß“ für solche Fälle Platz greifen sollen und insofern zur Ergänzung der straßenpolizeilichen Vorschriften heranzuziehen sind, würde dem Wortsinne des § 2 Abs. 1 der Vd. und den Regeln der sprachlichen Auslegung widersprechen. Eine darauf abzielende Weisung der Vd. würde überdies nur Unklarheit schaffen und über den Zweck der Gleichstellung der Kraftfahrzeuge und ihrer Leitung im Rahmen des allgemeinen Strafgesetzes (§ 366 Ziff. 10 StGB.) hinausgehen.

Das BayObLG. hat sich in früheren Entsch. eingehend über die Zulässigkeit einer Bestrafung des Begleiters, insbes. des Kraftwageneigentümers, geäußert, der rechtlich verpflichtet und tatsächlich in der Lage war, einzugreifen und die Übertretung zu verhindern (vgl. BayObLGSt. 8, 288 ff.; 20, 298; RevReg. I 215/25; I 244/25; I 681/25; I 802/25; I 161/26). Was in der Begründung jenes Standpunktes über die Verantwortlichkeit des Eigentümers für Zuwiderhandlungen des Chauffeurs gegen Vorschriften des KraftfahrzV. ausgeführt wurde, trifft in ähnlicher Weise für straßenpolizeiliche Verfehlungen allgemeiner Art und für den Fahrlehrer im Verhältnis zu dem neben ihm sitzenden Prüfling zu. Auch die Norm des § 366 Ziff. 10 mit § 24 Abs. 2 StraßenPolVd. richtet sich gegen die verantwortliche Verursachung des unterjagten Erfolges und verlangt nicht „eigenhändige Täterschaft“ in dem Sinne, daß die Übertretung nur begehen kann, wer selbst die Hand anlegt zur Ausführung der verbotenen Wagenbewegung. Nicht vom Begriff der mittelbaren Täterschaft ist auszugehen, wenn der Lenker des Wagens selbst mitverantwortlich ist, sondern von dem der sog. Mehr- oder Nebentäterschaft, insofern einer zweiten Person insofern passiven Verhaltens der Erfolg als von ihr selbst verursacht zugerechnet ist.

Daß der Angekl. tatsächlich instande war, das unzulässige Vorfahren zu verhüten, ist im Ur. hinreichend festgestellt. Seine rechtliche Verpflichtung hierzu ergibt sich aber aus seiner Stellung als Fahrlehrer, aus seiner vertragsmäßig übernommenen Verpflichtung der Aufsicht, Überwachung und Anleitung zur gelegentlich erlaubten Fahrweise, auch soweit allgemeine straßenpolizeiliche Vorschriften in Betracht kommen. Der Grundgedanke, auf dem der § 3 Abs. 1 KraftfahrzV. mitberuht, hat in diesem Sinne auch eine allgemein strafrechtliche Bedeutung.

Auf keinen Fall liegen nicht gekannte Tatumstände nach § 59 StGB. vor, die dem Angekl. nicht zur Schuld anzurechnen wären. War er unwillkürlich über das Verbot, so würde darin, auch wenn nur eine Blankettvorschrift in Frage stand, nach der ständigen Rpr. des BayObLG. nur ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum zu erblicken sein. Das gleiche gilt, wenn der Angekl. irrigerweise glaubte, im vorliegenden Falle sei es nicht seine Aufgabe, einzugreifen und die Übertretung zu verhindern. Selbst wenn man in dieser Hinsicht den Irrtum als einen tatsächlichen betrachtete, wäre die Strafbarkeit nicht auszuschließen, weil die irrige Meinung selbst auf Fahrlässigkeit zurückgeführt werden müßte.

(BayObLG., StS., Ur. v. 26. Okt. 1926, RevReg. I Nr. 519/26.)

**11.** § 2, 23 KraftzVerkVd.; § 6 Abs. 3, 4 KraftzV.; § 366 Ziff. 10 StGB. Grundsätze für die Gültigkeit von Polizeiverordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Eine polizeiliche Anordnung, die den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf allen Straßen und Wegen in bestimmter Beziehung verbietet, steht in Widerspruch mit den Vorschriften des Gesetzes über den Kraftfahrzeugverkehr und ist ungültig.

Nach der im angefochtenen Urteil getroffenen Feststellung hat der Angekl. am 26. Mai 1925 von 8¼ Uhr bis gegen 11 Uhr abends seinen Kraftwagen unbeleuchtet am F.-Platz stehen lassen, während er selbst unweit davon in den Pshorbräuhalten als Gast verweilte. Er hatte die Absicht, sich des Wagens, den er zur Herfahrt benützte, auch zur Heimfahrt wieder zu bedienen.

Der Angekl. wurde auf Grund dieses Sachverhalts vom R.W. wegen einer Übertretung nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 der Vd. über Kraftfahrzeugverkehr v. 15. März 1923/18. April 1924 mit § 21 des KraftfahrzV. (Nichtbeleuchten des Wagens) und einer damit faßlich zusammenstreichenden Übertretung nach § 63 der ortspolizeilichen Ver-

schriften über den Straßenverkehr für M. mit § 336 Nr. 10 des StGB. (Stehenlassen des Wagens) schuldig erkannt und zu Geldstrafen verurteilt.

Die in zulässiger Weise vom Angekl. allgemein eingelegte Rev. wurde in der Verhandlung des Revisionsgerichts v. 17. Nov. 1925 hinsichtlich der ersten genannten Übertretung zurückgezogen, so daß nur mehr die Übertretung straßenpolizeilicher Vorschriften den Gegenstand der Prüfung des Revisionsgerichts bildet.

Die Vorschrift des § 63 der ortspolizeilichen Vorschriften lautet: „Das Stehenlassen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen während einer Zeit, in der sie nicht gebraucht werden, ist nur mit polizeilicher Erlaubnis gestattet.“ Eine solche Erlaubnis hatte der Angekl. nicht. Die Vorschrift findet sich unter dem Abschn. II, der die Überschrift trägt: „Verkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich sonstiger durch eigene Kraft bewegter Fahrzeuge.“ Es ist zunächst die rechtliche Grundlage solcher allgemeiner Polizeivorschriften zu prüfen.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist in den hierüber erlassenen Gesetzen v. 3. Mai 1909/21. Juli 1923 und in der eingangs genannten WD. erschöpfend geregelt, soweit darin nicht ergänzende Polizeivorschriften allgemeiner Art ausdrücklich zugelassen sind oder in § 2 der WD. die sinnmäßige Anwendung der Bestimmungen vorgesehen ist, die für den Verkehr von Fuhrwerken jeder Art maßgebend sind. Der Gesetzgeber ist davon ausgegangen, daß er in der Hauptsache selbst ermeßen kann und festsetzen will, wie dieser Verkehr mit Rücksicht auf seine besondere Gefährlichkeit durch Gebote und Verbote zu ordnen ist. Er grenzt hierbei genau die polizeilichen Sonderbefugnisse ab, für die ein Spielraum gelassen wird.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen soll gegenüber dem allgemeinen Fuhrwerksverkehr nicht begünstigt werden, was in § 2 der WD. zum Ausdruck kommt, er darf aber für sich betrachtet, auch durch Sondervorschriften nicht mehr erschwert werden, als es nach Meinung des Gesetzgebers erforderlich ist.

Was „die Benützung öffentlicher Wege und Plätze“ anlangt, so ist der Abschn. D der WD. §§ 22—24 maßgebend. Im Rahmen des § 23 der WD. ist nur gestattet, daß die Polizeibehörde durch allgemeine Vorschriften oder durch besondere für den einzelnen Fall getroffene Anordnungen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen und Plätzen verbietet oder beschränkt. Ein polizeiliches Verbot, das sich auf alle Straßen und Wege einer Stadt oder Gemeinde, d. i. auf den ganzen Bezirk erstreckt, ist in Widerspruch mit den Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr und unzulässig, ist auch, soweit von der Ortspolizei getroffen, schon wegen des Durchgangsverkehrs (§ 23 Abs. 1 der WD.) unzulässig (OVLG. Samml. Bd. 11 S. 157 ff.; Isaac, Automobilgesetz S. 400 unter f, S. 401 oben, S. 54/55 Ziff. IX B). Dieser Grundsatz hat die gleiche Bedeutung für das Fahren auf den Straßen und die Straßensperrung, wie für das Verweilen und das Stehenlassen von Kraftfahrzeugen, solange sie im Verkehre sind.

Ausschlaggebend für die Zulässigkeit allgemeiner Polizeivorschriften dieser Art ist, ob sie den Verkehr regeln sollen, weshalb die Bestimmung des Begriffes „Verkehr mit Kraftfahrzeugen“, wie er sich nach dem Sinne des Gesetzes darstellt, notwendig ist.

Die eine Ansicht geht dahin, daß damit nur der Betrieb im engeren Sinne gemeint sei, daß ein Fahrzeug nur im Betrieb und im Verkehre ist, solange es sich infolge der motorischen Kraft in Bewegung befindet oder mit laufendem Motor steht (vgl. Oberländer-Bezold, Das Automobilrecht S. 88/89). Diese rein technische Auffassung ist abzulehnen. Sie entspricht nicht der wirtschaftlichen Tatsache, daß die Fahrzeuge als Verkehrsmittel dienen. Das OVLG. hat auch schon in früheren Entsch., so RevReg. I 673/1924, II 12/1925 den freieren Standpunkt vertreten, daß es bei der Frage, ob ein Kraftwagen sich im Verkehre befindet, darauf ankommt, ob der Zweck, den der Führer mit seiner Fahrt erreichen will, erfüllt ist oder nicht. Mit Rücksicht hierauf wurden in der seitherigen Rechtsprechung kürzere Fahrtunterbrechungen nicht als Vorgänge angesehen, die zur Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges führen. Der Grundgedanke, daß es auf die Zeitdauer der Ruhestellung ankommt, ist an sich richtig. Maßgebend aber ist insoweit die Verkehrsauffassung, an die sich der im Gesetz erwähnte Begriff des Verkehrs anzuschließen hat. In dieser Hinsicht wurden in einigen Urteilen des OVLG. aus den letzten Jahren nach Ansicht des erk. Sen. zu enge Grenzen gezogen. Auch die früher geäußerte Ansicht, daß die Art des mit der Fahrt verbundenen wirtschaftlichen Zweckes von Einfluß sei, kann nicht geteilt werden, weil auf diese Weise nicht der Bedeutung der Fahrzeuge als Verkehrsmittel Rechnung getragen würde.

Die Beförderung als solche ist Selbstzweck und hat für sich ein wirtschaftliches Interesse, weil durch die Benützung des Kraftwagens Zeit gespart und der Aufwand für eine andere Beförderungsweise vermieden wird. Es ist gleich, ob der Arzt mit dem von ihm selbst geführten Wagen auf Praxis fährt und ihn kürzer oder länger stehen läßt, ob jemand, der berufstätig ist und zum entfernten Büro mit dem Kraftwagen fährt, ihn während der Bürostunden auf der Straße halten läßt, ob der Geschäftsmann Kunden besucht und das Fahrzeug vor deren Haus geräume Zeit nach Abstellung des Motors in Ruhe läßt, selbst über Nacht, oder ob der Führer den Wagen gebraucht,

um eine Gaststätte oder ein Vergnügungsort zu erreichen und sich dort stundenlang aufzuhalten. Der Unterschied der besonderen Zwecke, die im Einzelfall den Gebrauch des Fahrzeuges veranlassen, kann nicht bestimmend sein. Es wird vorkommen, daß bei einer Fahrt die Zwecke des Geschäftes, der Unterhaltung oder des Vergnügens nicht genau abzugrenzen sind, daß sie nach dem Plane des Führers zusammentreffen oder während der Ruhestellung des Wagens wechseln. Der tatsächliche Zustand der Ruhe hindert weder in dem einen noch in dem anderen Falle, daß das Fahrzeug seine Eigenschaft als Beförderungsmittel behält, bis die beabsichtigte Beförderung in ihrem vollen Umfange vollendet ist. Ein in die Erscheinung tretender Willensakt des Führers ist notwendig, um den Wagen in Betrieb zu setzen und in Verkehre zu bringen. Der Wille bestimmt den Zweck. Er verbindet die Hin- und Herfahrt zur Einheit trotz mannigfacher Unterbrechungen und wirkt fort, 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. i. die Rückfahrt abgeschlossen ist. Eine zu große Einschränkung nach Zeitdauer der Fahrtunterbrechung und die Abwägung des besonderen Zweckes der einzelnen Fahrt würde auch dem Ausgangspunkt des Steuergesetzes widersprechen, daß solche Fahrzeuge wegen der besonderen Vorteile des Verkehrsmittels, die zugleich Nachteile für die Straßenerhaltung mit sich bringen, mit bedeutenden Abgaben belastet werden. Diese Auffassung über den Begriff des Verkehrs, die unter Umständen nach anderer Seite auf die Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters gemäß § 7 des KraftfahrzeugG. recht nachteilige Wirkungen äußern kann, ist auch in der Entsch. des RG. 77, 348 ff. bei der Würdigung der Frage nach der Haftpflicht vertreten. Was dort erwogen wurde für die Voraussetzung des § 7 des Gesetzes „bei dem Betrieb“, gilt in gleicher Weise für die Voraussetzung, wie lange ein Kraftwagen im Verkehre bleibt, denn das verschiedene Wort hat keinen verschiedenen sachlichen Inhalt. Vgl. auch die bei Oberländer-Bezold S. 38, 315 angeführte RG-Entsch.

Aus der Anwendung dieser allgemeinen Grundsätze ergibt sich ohne weiteres die gesetzliche Zulässigkeit oder Unzulässigkeit des § 63 der ortspolizeilichen Vorschriften für München je nach der Bedeutung, die dieser Bestimmung, gegen die sich der Angekl. verfehlt haben soll, beigelegt wird. Sie ist ausschließlich für Kraftfahrzeuge getroffen, also keinesfalls durch § 2 der WD. gedeckt. Sie kann sich auch nicht auf § 23 Abs. 1 der WD. stützen, denn sie erstreckt sich auf den ganzen Stadtbezirk, nicht auf bestimmte Wege und Plätze. Als Vorschrift über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen entbehrt also der § 63 der gesetzlichen Grundlage. Die Bestimmung ist nur insoweit ohne rechtliches Bedenken und anwendbar, als sie sich auf Kraftfahrzeuge bezieht, die außer Verkehre sind, die als totes Verkehrshindernis anzusehen sind; denn hierfür gelten nicht die Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr. In dieser Beschränkung können auf Grund des § 336 Nr. 10 des StGB. ortspolizeiliche Vorschriften erlassen werden.

Abgesehen von dem bereits erwähnten Beispiel eines langen Reiseaufenthaltes wäre etwa an den Fall zu denken, daß ein Kraftwagenbesitzer ohne besonderen Fahrtzweck die Straße als Ersatz für die Garage benützen würde.

Was den unter Anklage gestellten Fall anlangt, hängt die Entsch. sohin allein davon ab, ob der Kraftwagen des Angekl., während er am F.-Platz mehrere Stunden lang zufolge der Fahrtunterbrechung, in Ruhestellung war, sich gleichwohl noch im Verkehre befand. Diese Frage ist aber nach den obigen Ausführungen zu bejahen. Der Angekl. war festgestelltemaßen von Anfang an des Willens, den Wagen wieder zur Heimfahrt zu benützen. Der zur Einheit verbundene Fahrtzweck war noch nicht beendet. Das Fahrzeug war und blieb bis zum Abschluß der Fahrt im Verkehre. Der Angekl. hat also damit, daß er den Wagen auf einem Platze, der nicht zu den der Beschränkung des § 27 Abs. V der ortspolizeilichen Vorschriften unterliegenden Orten gehört, mehrere Stunden lang stehen ließ, einem gesetzlichen gültigen Verbote nicht zuwider gehandelt.

(BayOVLG., 1. StrS., Ur. v. 19. Febr. 1926, RevReg. I Nr. 521/25.)

Mitgeteilt von RA Dr. Ludwig Lechner, München-Pasing.

\*

12. Zur Erfüllung des Tatbestandes des § 10 KraftfahrzeugVerf. v. 15. März 1923, 18. April 1924 genügt es, wenn die Nummer auch nur auf einem Kennzeichen, sei es auf dem vorderen oder hinteren infolge starker Beschmutzung nicht mehr entziffert werden kann. Eine Nachsichtspflicht des Kraftwagenführers, wie sie vor Eintritt der Fahrt unbedingt bejaht werden muß (vgl. § 16 letz. Satz der WD.), kann auch während der Fahrt eintreten, wenn der Wagen auf einer längeren Strecke besonders schmutzige Stellen passiert hat. Das gegen einen Jugendlichen erlassene Urteil muß sich darüber auslassen, ob die Vorbedingungen des § 3 Jugendgerichtsgesetz gegeben sind, mag auch nach Lage des Falls kaum ein Zweifel bestehen.

(BayOVLG., Ur. v. 10. Nov. 1925, RevReg. I 502/25.)

\*

**13.** §§ 18, 19 KraftfahrzVerkV. Die Unübersichtlichkeit der Fahrbahn allein legt dem Kraftfahrer nicht die Verpflichtung des § 19 Abs. 1 VerkV. auf, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen. f)

Die bloße Unübersichtlichkeit der Fahrbahn verpflichtet nach § 18 Abs. 2 VerkV. zunächst nur zu entsprechendem Langsamfahren. Warnungszeichen sind nur zu geben, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert. Die Warnungspflicht kann bestehen, auch wenn der Überblick über die Fahrbahn nicht behindert ist, z. B. wenn sich auf der völlig übersichtlichen Fahrbahn andere Verkehrsbeteiligte befinden, die ohne Warnung in Gefahr geraten könnten; sie kann aber auch bei gegebener Unübersichtlichkeit fehlen, wenn trotzdem eine Gefährdung anderer Verkehrsbeteiligter nach den Erfahrungen des Lebens nicht zu befürchten ist. Der Erstrichter hat diese Grundfälle nicht verkannt.

Der Erstrichter hat zutreffend hervorgehoben, daß sich der Angekl. dadurch, daß er selbst die richtige Straßenseite einhielt und mit mäßiger Geschwindigkeit fuhr, von der Verpflichtung zur Abgabe von Warnungszeichen nicht befreite. Die Vorschrift des § 19 Abs. 1 VerkV. bezweckt die Sicherheit des Verkehrs, d. i. der am Verkehr beteiligten Personen und Sachen. Durch Abgabe von Warnungszeichen in einer Wegekürmung sollen hauptsächlich Fuhrwerkslenker und andere Personen, die entgegenkommen oder sonst sich in der Fahrbahn befinden, auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam gemacht werden, um sich selbst vor Schädigung zu bewahren. Wenn solche Verkehrsbeteiligte sich ohne vorherige Warnung sorglos und allenfalls ohne strenge Beobachtung der Verkehrsregeln in der Fahrbahn bewegen, schützt sie das Langsamfahren und das Rechtsfahren des Kraftfahrers nicht vor einem Zusammenstoß oder einem anderen Unfall. Darauf aber, daß auch andere Verkehrsbeteiligte stets richtig handeln, darf sich der Kraftfahrer nicht verlassen; der Angekl. hatte besonders mit der in Kraftfahrerkreisen immer noch bestehenden Gewohnheit, die Kurven zu schneiden, zu rechnen.

BayObLG., Ur. v. 22. Febr. 1927, RevReg. I Nr. 731/26.)

\*

**14.** §§ 20, 21a KraftfahrzVerkV.; § 230 StGB. § 20 sieht nur die Strafbarkeit einer vorsätzlichen Verfehlung vor. Ausnahmsweise ist dem Kraftfahrer das Ausweichen nach links gestattet. f)

§ 21a VerkV., die ein Gebotsgesetz enthält, will vom Kraftfahrer nichts Unmögliches verlangen. Wenn er seinerseits einem entgegenkommenden Wegebenutzer seine Absicht und Bereitwilligkeit, nach rechts auszuweichen, deutlich gezeigt hat, der andere aber das Eingehen hierauf und ein Ausweichen nach rechts ablehnt, wenn so dem Kraftfahrer das Rechtsausweichen unmöglich gemacht wird, so kann ihm nicht zugemutet werden, anzuhalten und den anderen Wegebenutzer an sich vorüberfahren zu lassen. Hier verhindern nicht die begleitenden Umstände oder die Ortschaftlichkeit das Rechtsausweichen, sondern die vorschriftswidrige (§§ 11, 21 StraßenVerkV. v. 8. Mai 1926) Benutzung der falschen Straßenseite durch den anderen Wegebenutzer. Ein Anhalten des Kraftfahrers würde in derartigen Fällen schon um deswillen vielfach unangebracht sein, weil dann auch dem anderen Wegebenutzer die Fahrbahn gesperrt wäre. Dem Kraftfahrer muß das Ausweichen nach links hier ausnahmsweise gestattet sein, wenn nicht andere Verkehrsrücksichten erfordern, daß er rechts bleibt.

**Zu 13.** Der Entsch. ist zuzustimmen. Der erste Teil gibt eine übersichtliche Umschreibung der Fälle, in denen Warnungszeichen zu geben sowie in denen sie nicht erforderlich sind. Alsdann wird der sehr wichtige, allgemein anerkannte Grundsatz wiederholt, daß weder das eigene vorschriftsmäßige Verhalten des Kraftfahrzeugführers noch das vorschriftswidrige Verhalten anderer Verkehrsbeteiligter den ersteren von der Verpflichtung zur Abgabe von Warnungszeichen entbindet. Oberster Zweck aller Verkehrsregeln ist die Vermeidung von Unfällen. Zahlreiche Verkehrsunfälle entstehen aber gerade dadurch, daß sich der eine Verkehrsbeteiligte richtig, der andere unvorschriftsmäßig benimmt. Die Vermeidung von Unfällen erfordert daher Rücksichtnahme auch auf solche Personen, die sich unvorschriftsmäßig verhalten. Diesem Erfordernis entspricht die Pflicht des Kraftfahrzeugführers, nach Lage des Falles bei seinen Entscheidungen auch ein unvorschriftsmäßiges oder gar unvernünftiges Verhalten anderer Verkehrsbeteiligter in Rechnung zu stellen, freilich nur insoweit, als es normalerweise, d. h. bei Berücksichtigung der Erfahrungen des täglichen Lebens mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit, erwartet werden kann.

PrivDoz. Dr. Hans Peters, Breslau.

**Zu 14.** Nach § 21a AutomobilVerkV. hat der Führer eines Kraftfahrzeuges entgegenkommenden anderen Wegebenutzern rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird in Deutschland durch die Ungezogenheit des Publikums leider häufig unmöglich gemacht. Erfreulicherweise geht

Als der Angekl. merkte, daß der Radfahrer auf der falschen Seite fuhr, hupte er wiederholt, um ihn zum Hinüberfahren auf die richtige Straßenseite zu veranlassen. Da der Radfahrer keine Anstalten hierzu traf, durfte der Angekl. auch von dem Gesichtspunkte der allgemeinen Sorgfaltspflicht aus nach links ausweichen. Er mußte nur bei solcher Abweichung von den geltenden Verkehrsregeln und der allgemein beobachteten Verkehrsübung eine besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit anwenden und namentlich auch die Möglichkeit erwägen, ob nicht etwa der ihm begegnende Radfahrer im letzten Augenblick, seiner Verpflichtung sich erinnernd, auf die richtige Straßenseite einlenken könnte. Das Maß der Vorsicht wird von den begleitenden Umständen bestimmt. Da im vorl. Falle die befahrene Straße weithin übersichtlich war, konnte der Nebenkl., der sich nicht bloß zufällig und kurze Zeit auf der falschen Straßenseite befand, sondern bereits eine größere Strecke auf der für ihn linken Seite gefahren war, den Angekl. schon auf größere Entfernung auf sich zukommen sehen, und er hat ihn auch gesehen. Demnach konnte eine Überraschung des Radfahrers durch plötzliches Auftauchen des Kraftfahrers nicht erfolgen und zu einer Unbesonnenheit des Radfahrers in plötzlichem Schrecken lag kein Grund vor. Diese Sachlage war auch dem Angekl. erkennbar. Er durfte annehmen, daß ihn der Radfahrer auf eine große Entfernung gesehen habe, und es unterlag keinem Zweifel, daß seine wiederholten Hupenzeichen gehört und aufgenommen worden waren. Trotzdem blieb der Radfahrer auf der gewählten Straßenseite. Unter diesen Umständen durfte der Angekl. annehmen, daß der Nebenkl. absichtlich nicht ausweichen, sondern auf der linken Straßenseite bleiben und ihn auf seiner Rechten vorbeifahren lassen wollte; der Angekl. brauchte deshalb nicht darauf gefaßt zu sein, der Nebenkl. werde die Sinnlosigkeit begehen, unmittelbar vor seinem Kraftrad die Straße zu überqueren und ihm so direkt ins Rad zu fahren.

(BayObLG., StS., Ur. v. 28. Juni 1927, RevReg. I Nr. 324/27.)

\*

**15.** § 21b KraftfahrzVerkV. v. 28. Juli 1926 ist nicht auf den einzelnen Fall abgestellt und will nicht nur eine konkrete Gefährdung von Fahrgästen, die wirklich ein- und aussteigen, durch das Gebot des Schrittfahrens und des seitlichen Abstandes verhüten sehen. Sie verlangt vielmehr stets die Einhaltung eines derartig bemessenen seitlichen Abstandes, daß für etwa ein- und aussteigende Fahrgäste keine Gefahr entstehen kann. Das Verhältnis ortspolizeilicher Vorschriften zur KraftfahrzVerkV. f)

Die V. enthielt keine besondere Bestimmung über das Überholen von Schienenfahrzeugen. Die städtischen Straßenverkehrsordnungen regelten gewöhnlich die Frage für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr und gemäß § 2 Abs. 1 VerkV. galten ihre Vorschriften sinngemäß auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Eine einheitliche Regelung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs für das ganze Reichsgebiet wurde erst in die Wege geleitet, als die Reichsregierung nach dem wieder aufgegebenen Veruche, diese selbst vorzunehmen, mit den Landesregierungen den Entw. einer von ihnen einheitlich zu erlassenden Straßenverkehrsordnung vereinbarte. In Bayern wurden nach Maßgabe dieser Grundzüge die oberpolizeilichen Vorschriften über den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen (Straßenverkehrsordnung) v. 8. Mai 1926 (GBl. 315) erlassen. In § 12 dieser Vorschriften ist der ganze Überholungsverkehr geregelt. Damit verloren aber die angeführte

die Rspr. mehr und mehr davon aus, daß Unsitten von Pseudekutschern und Radfahrern nicht dadurch zum Verschwinden gebracht werden können, daß man stets den Kraftfahrer für schuldig erklärt (vgl. auch den scharfen MinErlaß v. 5. Aug. 1927, R. b. Kraftfahrers 2, 179). Insbes. hat das RG. mehrfach entschieden, daß dem Kraftfahrer ein Ausweichen oder Überholen auf der an sich verbotenen Seite unter Umständen nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten sein kann (RG. v. 8. Febr. 1926 [II D 791/25]; WZ. 1926 Nr. 11 S. 24; RG. v. 19. Nov. 1926 [I 404/26]; Auto 1927, 245; RG. v. 20. Mai 1924 [I D 4/24]). Dem schließt sich obige Entsch. des BayObLG. an und spricht mit erfreulicher Deutlichkeit aus, dem Kraftfahrer könne auch nicht zugemutet werden, sein Fahrzeug so lange anzuhalten, bis es dem anderen Teil endlich beliebt, den Weg freizugeben.

Der Entsch. ist in vollem Umfange zuzustimmen.

RA. Dr. Martin Jaac, Berlin.

**Zu 15.** Die Entsch. ist zutreffend.

Die zwingende Natur des § 21 b V. ergibt sich m. E. ohne weiteres aus § 2 Abs. 1 derselben:

„Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fuhrerabern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften, sofern nicht nachfolgend oder gemäß § 6 Abs. 3 des Gesetzes von der obersten Landesbehörde andere Bestimmungen getroffen werden.“

Da in § 21 b Abs. 2 eine besondere Bestimmung über das Überholen von an einer Haltestelle haltenden Schienenfahrzeugen getroffen

Bestimmung des § 23 Abs. 2 der ortspolizeilichen Vorschriften der Polizeidirektion München und die Sondervorschriften anderer Städte über das Überholen der Schienenfahrzeuge ihre Wirksamkeit nicht; denn nach § 33 der oberpolizeilichen Vorschriften v. 8. Mai 1926 können die Polizeibehörden weitergehende Vorschriften erlassen; damit bleiben auch bereits bestehende derartige Vorschriften aufrecht erhalten (BayObV. 29. Nov. 1926, RevReg. II 474/26; 10. Dez. 1926, RevReg. I 610/26).

Auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen wurde alsbald das Überholen von Schienenfahrzeugen durch die W. über Kraftfahrzeugverkehr v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) — in Kraft seit 7. Aug. 1926 nach § 2 des Gef. über die Bekämpfung von Rechtsverordnungen v. 13. Okt. 1923 (RGBl. 959) — einheitlich geregelt. Durch diese W., die nach der Erklärung des Reichsverkehrsministers an den R. v. 10. Juni 1926 (Verh. d. R., 3. Wahlp. 1924 Anl. Nr. 2357) die im Hinblick auf die Einführung der einheitlichen Straßenverkehrsordnung erforderlichen Änderungen der ReichsW. über Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925 bringen sollte, erhielt die BerkW. den neuen § 21 b, der das Überholen, auch von Schienenfahrzeugen, in mörtlicher Übereinstimmung mit § 12 der Straßenverkehrsordnung regelt.

Es ergibt sich die Frage, ob gegenüber dieser Neuregelung in § 21 b BerkW. weitergehende Polizeivorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr, die nach § 33 der Straßenverkehrsordnung — entsprechend dem § 32 des Musterentw. der Reichsregierung — für den Geltungsbereich der Straßenverkehrsordnung bei Bestand bleiben und weiterhin erlassen werden können, zufolge § 2 Abs. 1 BerkW. auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen noch Geltung zu beanspruchen haben. Nach dem Weggang der Straßenverkehrsordnung und der neuesten W. über den Kraftfahrzeugverkehr, namentlich im Hinblick auf die erwähnte Erklärung des Reichsverkehrsministers an den R., möchte man annehmen, daß die Schaffung und Aufrechterhaltung tunlichst einheitlicher Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr und den allgemeinen Fuhrwerksverkehr über das ganze Reichsgebiet beabsichtigt war. Diese Einheitlichkeit wird gestört, wenn für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr weitergehende Vorschriften erlassen werden dürfen oder fortbestehen, die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen — eine dem § 33 StraßenVerk. (§ 32 des RegEntw.) entsprechende Bestimmung konnte in die Berk. v. 28. Juli 1926 nach dem ganzen Aufbau und System des Kraftfahrzeuges und der BerkW. nicht aufgenommen werden — nicht anzuwenden sind. Trotzdem muß die aufgeworfene Frage verneint werden.

Es kann dahingestellt bleiben, ob Sinn und Zweck der im § 21 b reichsrechtlich getroffenen Regelung des Überholungsverkehrs Änderungen durch weitergehende Anordnungen der Landeszentralbehörden oder örtlicher Polizeibehörden nicht überhaupt ausschließen. Auch wenn man dies nicht annimmt, ist die Verneinung der Frage in den gesetzlichen Bestimmungen begründet. Nach § 6 des KraftfahrG. erläßt die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats die zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erforderlichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und können die Landeszentralbehörden solche Anordnungen nur erlassen, soweit sie durch die Reichsregierung nicht erlassen sind. Die Anordnung der Reichsregierung sind in der W. für Kraftfahrzeugverkehr niedergelegt. Eine Verschärfung dieser Vorschriften ist den Landeszentralbehörden oder den Landespolizeibehörden nicht gestattet. Auch auf den Weg über den § 2 Abs. 1 BerkW. kann eine solche nicht eintreten. Danach gelten die den Verkehr von Fuhrwerken oder Fahrrädern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften zwar sinngemäß auch für den Kraftfahrzeugverkehr, aber nur sofern nicht in der BerkW. oder von den obersten Landesbehörden andere Bestimmungen getroffen sind. Nun sind aber in § 21 b BerkW. Bestimmungen getroffen, die den ganzen Überholungsverkehr regeln. Diesen gegenüber kommen jedoch anderweitige, den allgemeinen Fuhrwerksverkehr bezüglich des Überholens regelnde Vorschriften nicht mehr in Betracht.

Damit sind Anordnungen der Polizeibehörden nach § 23 Abs. 1 BerkW. nicht ausgeschlossen. Danach kann ein Verbot oder eine zeitliche Beschränkung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Orten auf bestimmten Wegen von den Polizeibehörden durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder für den einzelnen Fall angeordnet werden, soweit der Zustand der Wege

ist, können danach für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die ortspolizeilichen Vorschriften über den Verkehr von Fuhrwerken insoweit Anwendung nicht mehr finden (vgl. Weig. F.W. 1926, 2280).

Die Ausführungen des Ur. zu § 23 W. halte ich für zutreffend. Auch ich nehme an, daß ein Verbot i. S. dieser Vorschrift das Überholen haltender Schienenfahrzeuge betreffen kann, wenn es sich auf bestimmte Wege beschränkt und der Zustand der Wege oder anliegender Gebäude oder die Eigenart des Verkehrs, insbes. Rücksicht auf den Fußgängerverkehr es erfordern.

Zu dem der Entsch. zugrunde liegenden Fall hat der Angekl.

oder anliegenden Gebäude oder die Eigenart des Verkehrs es erfordern. Weder aus den gesetzlichen Bestimmungen noch aus Erwägungen allgemeiner Natur ergibt sich ein Anhalt dafür, daß die Vorschriften des § 21 b BerkW. zu denen des § 23 BerkW. in einem anderen Verhältnis stehen als die übrigen Vorschriften der BerkW. Sie stellen sich weder ihrem Wortlaut noch ihrem Sinne nach als derartig zwingende Vorschriften dar, daß sie jede andere Anordnung nach § 23 BerkW. ausschließen. Es ist z. B. sehr wohl denkbar, daß der Zustand eines Weges oder anliegender Gebäude oder die besondere Eigenart des Verkehrs in einer bestimmten Straße oder an einer bestimmten Stelle der Polizeibehörde die Verpflichtung aufdrängt, das Überholen der Straßenbahn an diesem Orte überhaupt zu verbieten, wenn auch die Voraussetzungen des § 21 b Abs. 4 BerkW., der das Überholen an unübersichtlichen und verengten Stellen untersagt, nicht oder nicht voll gegeben sind. Eine weitere Erörterung dieser Frage erübrigt sich hier, da der § 23 Abs. 2 der ortspolizeilichen Vorschriften der Polizeidirektion München nicht eine auf den § 23 BerkW. sich gründende Anordnung, sondern eine das Überholen der Straßenbahn allgemein für den ganzen Stadtbezirk regelnde Vorschrift ist.

Die Tat des Angekl. ist somit ausschließlich aus dem Gesichtspunkte des § 21 b BerkW. zu würdigen. Danach darf der an einer Haltestelle haltenden Straßenbahn auf der Seite, auf der die Fahrgäste ein- und aussteigen, nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen seitlichen Abstand vorgefahren werden, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden. Der Erstrichter hat nun zwar den Angekl. für verpflichtet gehalten, beim Überholen in Schrittgeschwindigkeit zu fahren, hat aber auf Freisprechung erkannt, weil Fahrgäste nicht ein- und ausgestiegen seien, weil auch kein Anhaltspunkt dafür bestanden habe, daß noch Personen ein- oder aussteigen würden, und weil deshalb durch das Vorbeifahren des Angekl. keine Gefahr für Fahrgäste verursacht worden sei. Der Erstrichter scheint hiernach den § 21 b BerkW. nur dann für anwendbar zu erachten, wenn tatsächlich ein Ein- oder Aussteigeverkehr beim Vorüberfahren des Kraftfahrzeugs stattfindet oder doch mit ihm zu rechnen ist und wenn danach bei unzureichendem seitlichen Abstand eine konkrete Gefährdung von Menschen eintreten würde. Das widerspricht aber dem Sinn und Zweck der Vorschrift. Die Vorschrift ist nicht auf den einzelnen Fall abgestellt und will nicht nur eine konkrete Gefährdung von Fahrgästen, die wirklich ein- oder aussteigen, durch das Gehot des Schrittfahrens und des seitlichen Abstandes verhüten sehen. Sie verlangt vielmehr stets und in allen Fällen des Vorbeifahrens die Einhaltung eines seitlichen Abstandes, der so bemessen ist, daß, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen sollten, für diese keine Gefahr entstehen kann. Wie andere Vorschriften der BerkW., so will auch der § 21 b die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs auf den öffentlichen Wegen gewährleisten und deshalb eine Gefährdung von Menschen ausschließen. Der Gesetzgeber erblickt dabei ein für allemal eine Gefährdung von Menschen, d. i. die naheliegende, nicht bloß auf allgemeinen Vermutungen beruhende Möglichkeit einer Schädigung anderer an Leib, Leben, Gesundheit und Vermögen, darin, daß ein Kraftfahrzeug einer haltenden Straßenbahn auf der Seite des Ein- und Aussteigeverkehrs mit größerer als Schrittgeschwindigkeit und ohne genügenden Abstand vorfährt. Und das mit vollem Recht. Solange die Straßenbahn anhält, können Fahrgäste ein- und aussteigen; es ist insbes. eine Erfahrung der täglichen Beobachtung, daß Fahrgäste aus irgendeinem Grunde das rechtzeitige Aussteigen veräumen und erst im letzten Augenblick der Notwendigkeit des Aussteigens gewahr werden. Es wäre mit der Forderung der Verkehrssicherheit nicht zu vereinbaren, es dem persönlichen Empfinden und Ermessen des Kraftfahrzeugführers zu überlassen, ob noch ein Ein- oder Aussteigen zu erwarten ist. Jedenfalls hat die Vorschrift des § 21 b Abs. 2 BerkW. dies nicht getan.

(BayObV., GS., Ur. v. 24. Mai 1927, RevReg. I Nr. 220/27.)

\*

16. § 21 b Abs. 3 KraftfahrzVerk. v. 28. Juli 1926. Der Tag des Inkrafttretens dieser W. ist der 7. Aug. 1926. — Der Überholende darf mit dem Einbiegen nach rechts nach der Überholung erst beginnen, wenn dies ohne Gefährdung des Überholten möglich ist; dieser Pflicht steht die Pflicht des Überholten gegenüber, das Wiedereinbiegen des

zwar Schrittgeschwindigkeit eingehalten, nicht aber einen genügenden seitlichen Abstand. Ich halte die Begr. d. Ur. auch zu diesem Punkt für vollkommen zutreffend. Die Entsch. darf natürlich nicht etwa dahin mißverstanden werden, daß der Kraftfahrzeugführer auch dann strafbar sei, wenn er die Vorschrift des § 21 b W. eingehalten hat, im letzten Augenblick aber ein Fahrgast aus der Straßenbahn vor das Kraftfahrzeug springt. Hat der Führer in einem solchen Fall die Vorschrift befolgt und im übrigen die ihm zuzumutende Sorgfalt beobachtet, so liegt eine strafbare Handlung nicht vor. R. Dr. Carl Reukirch, Frankfurt a. M.

Überholenden nach rechts, also die Rückkehr in die normale Fahrbahn, nicht zu erschweren oder gar zu vereiteln.

Diese Pflicht führt dazu, daß der Überholende nicht etwa durch plötzliche Vergrößerung seiner Fahrgeschwindigkeit, durch ungenügendes Einhalten der rechten Straßenseite oder gar durch Ablenken des eigenen Wagens nach der linken Straßenseite dem Wiedereinbiegen des Überholenden, sei es auf kürzere oder längere Zeit, Hindernisse bereiten, und daß er insbes. nicht ein Wettfahren mit dem Überholenden versuchen darf, um sich der völligen Überholung zu entziehen. Eine Verpflichtung des Führers des überholten Fahrzeuges zum Anhalten, oder auch nur die Verpflichtung der Verringerung der während des Überholungsaktes eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit läßt sich allgemein nicht aufstellen, wobei nicht verkannt werden soll, daß sich unter Umständen, etwa durch die besonderen örtlichen Verhältnisse, die Beschaffenheit der Straße, dort befindliche Hindernisse oder aus sonstigen Gründen der Sicherheit des Verkehrs eine solche Pflicht im Einzelfalle ergeben kann.

(BayObLw., StS., Urt. v. 18. Jan. 1927, RevReg. I Nr. 720/26.)

**17. § 23 Abs. 2 KraftfahrzVerkVO. v. 5. Dez. 1925.**  
Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen kann von Ortspolizeibehörden nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr (§ 2 Abs. 1) beschränkt werden. Diese Bestimmung gilt von ihrem Inkrafttreten an ohne Einschränkung, so daß ältere ortspolizeiliche Vorschriften, die ihr nicht entsprechen, von da an ihre Wirksamkeit verloren haben. †)

Dies ergibt sich daraus, daß die VO. v. 5. Dez. 1925 einen für die Kraftfahrer günstigeren Rechtszustand schafft und daß sie keine ältere Polizeivorschriften aufrechterhaltende Bestimmung enthält, und entspricht dem § 6 KraftfahrzG., der die höhere Zuständigkeit der Reichsregierung zur Erlassung der AusfVest. begründet, sowie dem Art. 10 PolStGB., wonach keine ortspolizeiliche Vorschrift mit Gesetzen und mit den über denselben Gegenstand zulässigen VO. im Widerspruch stehen darf (vgl. auch die bay. Ministerialbek. z. Vollz. der Bek. über KraftfahrzVerk. v. 18. Mai 1923 [MwBl. S. 33], zu § 23 Abs. 9 mit Bek. v. 29. Dez. 1925 [MwBl. 1926, 1], Abschn. II Einl.). Danach fehlt dem § 90 StraßenPO. der Stadt G. die Rechtszuständigkeit. Er beschränkt die nach § 18 Abs. 3 VerkVO. für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 Tonnen Gesamtgewicht allgemein zugelassene Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde. Er tut dies aber nicht, wie § 23 Abs. 2 VerkVO. zuläßt, im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr. Denn der Abschn. VII der StraßenPO. ist schon äußerlich von der allgemeinen Fuhrordnung in Abschn. V getrennt und gibt als seinen Inhalt „besondere Bestimmungen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ an. Aber auch sachlich ist die Vorschrift des § 90, daß Kraftfahrzeuge „langsam fahren“ müssen, keineswegs die gleiche wie die im § 76, wonach die Fuhrwerke „im Schritt“ fahren“ müssen.

Abgesehen davon fehlt der Vorschrift des § 90 die erforderliche Bestimmtheit, die eine Zuüberhandlung sicher als gegeben annehmen ließe. Der § 90 enthält weder eine ziffermäßige Begrenzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit, noch gibt er, wie dies in den Vorschriften der VerkVO., die ein Langsamfahren anordnen (§§ 18 Abs. 3, 20 Abs. 1), gesehen ist, durch ausdrückliche oder stillschweigende Angabe des mit der Fahrverlangsamung angestrebten verkehrspolizeilichen Zwecke ein greifbares Maß für die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit an. Eine Polizeivorschrift entbehrt aber nach der ständ. Rspr. des BayObLw. der Rechtswirksamkeit, wenn sie sich nicht so bestimmt ausdrückt, daß aus ihrem Inhalte selbst ihre Tragweite festgestellt und der gemeinte Tatbestand mit Sicherheit abgegrenzt werden kann (BayObLw., StS., Urt. v. 26. April 1927, RevReg. I Nr. 122/27.)

Zu 17. Der Erlaß der Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr steht nach § 6 AutomobilG. der Reichsregierung zu. Sie hat davon durch die VO. v. 5. Dez. 1925 (28. Juli 1926) Gebrauch gemacht. § 23 dieser VO. läßt polizeiliche Vorschriften nur in gewissem Umfang und unter gewissen Bedingungen zu. Insbes. darf die Ortspolizei die Autofahrgeschwindigkeit nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr beschränken; sie darf also zwar die Geschwindigkeit für alle Arten Fuhrwerk beschränken, aber nicht speziell die Autogeschwindigkeit. Deshalb ist, wie obige Entsch. mit Recht ausspricht, unwirksam:

- a) eine Ortspolizeibestimmung, wonach Kraftfahrzeuge 30 km in der Stunde nicht überschreiten dürfen;
- b) eine Bestimmung, daß Kraftfahrzeuge „langsam“ fahren müssen, während andere Fuhrwerke „im Schritt“ fahren sollen.

Letztere Bestimmung wird auch mit Recht wegen Fehlens der erforderlichen Bestimmtheit beanstandet.

Über das Inkrafttreten des § 23 bestehen keine ausdrücklichen Vorschriften. Man wird aber mit der Entsch. wohl annehmen dürfen, daß sie entgegenstehende Ortspolizeivorschriften ohne weiteres außer Kraft setzt.

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

## Oberlandesgerichte.

### a) Zivilsachen.

#### Berlin.

**1. § 1 Abs. 2 RMietG.; § 148 ZPO.** Der Streit über die Umlage von Wächterkosten betrifft die Höhe der gesetzlichen Miete. Das Gericht kann bei Zahlungsfrage bis zur Entscheidung des OLG. aussetzen.

Für das Mietverhältnis der Parteien gilt die gesetzliche Miete. Die Parteien streiten jedoch darüber, ob die Kl. als Vermieterin die in ihrer Höhe nicht bestrittenen Kosten eines Nachwächters auf die Mieter umlegen darf. Die Kl. fordert mit der Klage den entsprechenden Betrag von der Bekl., die einwendet, die Beschäftigung des Wächters für das Grundstück sei nicht vereinbart, nicht erforderlich und früher auch nicht üblich gewesen. Das OLG. hat durch den angefochtenen Beschluß die Verhandlung bis zur Entsch. des OLG. ausgesetzt. Dagegen richtet sich die Beschwerde, die unbegründet ist. Kommt ein Einverständnis über die Höhe der gesetzlichen Miete nicht zustande, so entscheidet auf Antrag eines Vertragsteils nach § 1 Abs. 2 RMietG. das OLG. In solchem Falle kann der Umfang der Zahlungspflicht des Mieters weder im Wege einer Feststellungsklage noch im Rahmen einer Mietzinsklage des Vermieters festgestellt werden; im letzteren Falle wird das Gericht das Verfahren bis zur Entsch. des OLG. auszusetzen haben (Amtl. Begr. bei Brumby, RMietG., 2. Aufl. S. 5 zu § 1). Ein solcher Streit über die Höhe der gesetzlichen Miete liegt hier vor, weil die Parteien über die Zulässigkeit von Umlagen, also über die Einzelposten streiten, aus denen sich die gesetzliche Miete zusammensetzt. Die Aussetzung ist nach § 148 ZPO. zulässig, weil die Entsch. des Rechtsstreits von einem Rechtsverhältnis abhängt, das von einer Verwaltungsbehörde festzustellen ist. Das OLG. gehört zu den Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten. Deshalb steht der Aussetzung nicht entgegen, daß ein Verfahren beim OLG. bisher nicht begonnen hat. Es kann dahin gestellt bleiben, ob das Gericht aussetzen mußte, weil es selbst für die Entsch. über die Berechtigung der Umlage nicht zuständig, andererseits aber an die künftige Entsch. des OLG. gebunden ist. Für die Entsch. auf die Beschwerde genügt es, daß das OLG. zur Aussetzung befugt war. Da die getroffene Maßnahme zulässig und sachgemäß ist, war die Beschwerde zurückzuweisen.

(RS., 17. BS., Beschl. v. 12. April 1926, 17 W 2079/26.) [G.]

**2. § 553 BGB.** Der Mieter, der den Vermieter über den vertragswidrigen Gebrauch der Mieträume oder ihre unbefugte Überlassung an einen Dritten arglistig getäuscht hat, kann sich gegenüber der fristlosen Kündigung nicht auf die Unterlassung einer Abmahnung berufen. †)

Das RG. hat die Berufung des Bekl. zu 1 mit folgenden Erwägungen zurückgewiesen:

Der Kl. stützt seinen Räumungsanspruch vor allem auf unbefugte Weiterverpachtung der Räume seitens des Bekl. zu 1 an den Bekl. zu 2.

Der Bekl. zu 1 kann seine Befugnis zur Weiterverpachtung nicht aus § 5 Abs. 1 des Pachtvertrages herleiten; denn es kann bei wort- und sinngemäßer Auslegung dieser Bestimmung keine Rede davon sein, daß dem Pächter eine Erlaubnis zur „Unterverpachtung“ für den Fall seiner Behinderung durch Krankheit eingeräumt sein sollte. Der Bekl. zu 1 sollte vielmehr in diesem Falle nach dem eindeutig klaren Wortlaut des § 5 Abs. 1 nur die Befugnis haben, seine Rechte aus dem Pachtvertrage an einen dem Kl. genehmen Nachfolger abzutreten und damit selbst aus dem Pachtverhältnis mit Zustimmung des Kl. auszuscheiden.

Es kommt demnach die Vorschrift des § 553 BGB. i. Verb. m. § 581 Abs. 2 BGB., vgl. dazu noch § 549 Abs. 1 BGB., zur Anwendung.

Der Bekl. zu 1, der ohne Erlaubnis des Kl. nicht berechtigt war, die Räume weiter zu verpachten, hat unbefugt einen Pachtvertrag mit dem Bekl. zu 2 abgeschlossen.

In dem Schreiben v. 30. Okt. 1926 hat der Kl. dem Bekl. zu 1 gegenüber unzweideutig zum Ausdruck gebracht, daß er die Einsetzung

Zu 2. Mit Recht unterscheidet das Ur. zwischen Unterverpachtung und Abtretung der Pächterrechte. Ob das eine oder andere gewollt ist, bestimmt sich im Einzelfalle nach den Grundtatsachen der §§ 133, 157 BGB. Der Wille zur Einsetzung der Untervermietung wird schon mit Rücksicht auf die Nichterstattung des Vermieterpfandrechts des Hauptvermieters auf die eingebrachten Sachen des Vermieters in der Regel nicht unterstellt werden können.

Die Abmahnung, die einer außerordentlichen Kündigung nach § 553 BGB. vorangehen muß, wird mit Recht dann nicht erforderlich, wenn die Abmahnung durch vorbedachtes treuwidriges Verhalten hintertrieben wurde; dem Hinweis, daß nicht abgemahnt sei, steht in einem solchen Falle die Einrede der Arglist entgegen (vgl. auch das Rechtsprinzip des § 162 BGB.).

RA. Dr. Bruno Stern, Würzburg.



eines Unterpächters als Vertragsverletzung ansehe, und ihn ersucht, einen dem Vertrage entsprechenden Zustand innerhalb kürzester Frist herzustellen. Darin liegt die nach der herrschenden Rspr. unbedingt notwendige Abmahnung vor Ausübung des außerordentlichen Kündigungrechts aus § 553 BGB. (vgl. RG. 104, 26; dazu RG.: Recht 1925 Nr. 1666; JurR. 1925, 603).

Überdies würde, selbst wenn die jetzt erwiesene Abmahnung i. S. des § 553 BGB. nicht erfolgt wäre, der Bekl. zu 1 sich jedenfalls nicht mit Erfolg auf das Fehlen einer Abmahnung berufen können, weil dieser Verteidigung des Bekl. zu 1 die Replik der Arg-List entgegenstehen würde.

Es erscheint dem Sen. ausgeschlossen, daß der Bekl. zu 1 den „Pachtvertrag“ mit dem Bekl. zu 2 nicht selbst von vornherein als Pachtvertrag erkannt haben sollte, zumal für den Bekl. zu 1 als Berliner Gastwirt, der selbst mit dem Kl. einen Pachtvertrag abgeschlossen hat, nach allgemeiner Erfahrung dieser Rechtsbegriff in Gegensatz zu einem bloßen Stellvertretervertrag etwas durchaus Ge- läufiges bedeutet haben muß. Nichtsdestoweniger hat der Bekl. zu 1 bewußtermaßen den Kl. in den Irrtum versetzt, der Bekl. zu 2 sei nur sein Stellvertreter, und dieses Verhalten mit Vorbedacht auch noch während des Rechtsstretkes in erster Instanz fortgesetzt. Der Bekl. zu 1 würde somit, falls etwa eine gehörige Abmahnung unterblieben wäre, durch sein bereits von dem Vorderrichter treffend gekennzeichnetes, vorbedacht treuwidriges Verhalten eine solche Abmahnung in einer mit Treu und Glauben nicht vereinbaren Weise hintertrieben haben. Gegenüber einem solchen Verhalten des Bekl. zu 1 würde dessen Begunahme auf eine etwa fehlende Abmahnung in einem Treu und Glauben verletzenden Widerspruch stehen und arg- listig erscheinen, dergestalt, daß die gehörige Abmahnung als geschehen unterstellt werden muß (vgl. RG. 87, 283 1; 107, 181 2; 363; 108, 110; 109, 309; JurR. 1926, 1350; RG. v. 17. Dez. 1926, III 446/27: ZB. 1927, 658 u. Anm. 6 dazu; f. auch Sörgel, BGB., 1926, zu § 242 Nr. 5 S. 289).

(RG., 17. ZS., Ur. v. 16. Juni 1927, 17 U 2481/27.)

Mitgeteilt von RM. Dr. Bernsten, Berlin.

3. § 4 PreisErWD. v. 13. Juli 1923. Die Vereinbarung von mehr als 2% Monatszinsen vom 1. April bis Ende 1924, 1 1/2% i. J. 1925 und 1/4% seit dem 1. Jan. 1926 ist ungültig.

Unbegründet ist die Klage, soweit sie auf mehr als die zugesprochenen Zinsen gerichtet ist. Inwieweit liegt für eine Leistung zur Befriedigung des täglichen Bedarfs, als welche das an die Bekl. gewährte Darlehn anzusehen ist, eine Vergütung vor, die unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse einen übermäßigen Verdienst enthält und daher unwirksam ist (§ 4 PreisErWD. v. 13. Juli 1923).

(RG., 18. ZS., Ur. v. 3. Nov. 1926, 18 U 5338/26.)

Mitgeteilt von RM. Dr. Benjche, Berlin.

#### Breslau.

4. §§ 435, 436 HGB.; §§ 60, 68, 70, 76 EBD. Die Eisenbahn hat als Frachtführer gegen den Empfänger keinen Anspruch auf Zahlung der bei unrichtiger Angabe des Inhaltes des Gutes verirkten Frachtzuschläge.

Kl. als Adressatpediturin hat eine an sie gerichtete Bahnsendung bei der Eisenbahn durch Zahlung der im Frachtbriefe berechneten Fracht eingelöst und angenommen. Das Gut war im Frachtbriefe nach Angabe der bekl. RBahn-Gesellsch. unrichtig deklariert, die Reichsbahn forderte deshalb nachträglich Mehrfracht und Zuschläge, zog diese Beträge von der Kl. ein, Kl. forderte sie zurück.

Der Streit, ob Kl. für diese Zuschläge haftet, ist zugunsten der Kl. entschieden.

Das Gesetz gewährt der Eisenbahn gegen den Empfänger der Sendung nach Einlösung des Gutes nicht die gleichen Ansprüche, wie wenn das Gut erst gegen Bezahlung der Frachtschuld ausgehändigt werden soll. Das ergibt der verschiedene Wortlaut in § 435 HGB. einerseits und § 436 HGB. andererseits und ebenso in § 76<sup>1</sup> EBD. einerseits und § 76<sup>4</sup> EBD. andererseits. Ist das Gut dem Empfänger noch nicht übergeben und noch nicht angenommen, so ist die Eisenbahn zur Übergabe nur gegen Zahlung aller „durch den Frachtvertrag“ überhaupt begründeten Forderungen verpflichtet. Hat der Empfänger aber das Gut mit dem Frachtbriefe schon angenommen, so hat er nur noch „nach Maßgabe des Frachtbriefes“ Zahlung zu leisten. Der gesetzgeberische Zweck der Unterscheidung ist, wie die Kl. zutreffend ausgeführt hat, der, daß der Empfänger gegen Nachforderungen der Bahn geschützt werden soll, welche bei der Entsch. über die Annahme des Gutes noch nicht erkennbar waren. Dazu ist zwar, wie der Bekl. zuzugeben ist, nicht erforderlich, daß die Forderungen der Eisenbahn ausdrücklich auf dem Frachtbriefe vermerkt sind. Es genügt vielmehr, daß sie sich aus dem Frachtbriefe

auf Grund der Vorschriften der darin angezogenen EBD. ergeben. Das ist aber nicht der Fall, wenn, wie hier geschehen sein soll, das Gut falsch bezeichnet, die Fracht aber auf Grund dieser Bezeichnung zutreffend nach dem Tarif errechnet ist. Die Verpflichtung zur Nachzahlung solcher Frachtunterschiedes ist aus § 70 EBD. nicht herzuuleiten. Wäre sie es aber, so würde nach § 70<sup>2</sup> EBD. der Empfänger der Bahn wiederum nur in den Grenzen des § 76<sup>4</sup> EBD. haftbar sein, wie durch die Verweisung im § 70<sup>2</sup> EBD. klargestellt ist. Die Verpflichtung zur Zahlung des Frachtzuschlages wegen unrichtiger Angabe des Inhalts der Sendung trifft den Empfänger nach Annahme des Gutes aber nach § 60<sup>4</sup> EBD. auch wiederum nur „gem. § 76 Abs. 4“ EBD., d. h. der Empfänger haftet nach der Annahme des Gutes nur nach Maßgabe des Frachtbriefes.

Was die Bekl. gegen die Auslegung angeführt hat, war nicht überzeugend. Dies gilt besonders von den Hinweisen auf die Fassung der entsprechenden Vorschriften des Internationalen Übereinkommens und auf die Entstehungsgeschichte des Ges. Wenn damals erklärt wurde, daß der Empfänger auch für nachträglich abgeforderte, im Frachtbriefe nicht besonders vermerkte Frachtzuschläge haften sollte, so steht das auch keineswegs in Widerspruch mit der hier vertretenen Auffassung. Zu fordern ist vielmehr nur, daß die Mehrzahlung aus dem Frachtbriefe nur überhaupt irgendwie sonst erkennbar ist. Das ist aber im Fall der falschen Bezeichnung des Gutes durch den Absender nicht der Fall.

Die Erwägung, daß der Empfänger durch Annahme des Gutes das Pfandrecht der Eisenbahn zum Erlöschen bringt, sührt gegenüber dem Wortlaut des Ges. und gegenüber jenem gesetzgeberischen Grunde, den der Empfänger gegen unvorhersehbare Nachforderungen zu schützen, nicht notwendig dazu, daß er wegen Erlöschens des Pfandrechts nunmehr auch für unvorhersehbare Mehransprüche der Bahn einstehen müßte und auf einen vielleicht, aber möglicherweise nicht immer, bestehenden Erfahnspruch gegen den Absender zu verweisen wäre, während die Bahn nach Verlust des Pfandrechts in jedem Falle ihren Schuldner in ihrem Vertragsgegner hat und sich der Schuldschaft des Empfängers nur dadurch begeben hat, daß sie ihre Mehransprüche nicht alsbald bei der Ablieferung geltend gemacht hat. Der Empfänger dagegen muß sich auf die Richtigkeit der Frachtbriefangaben verlassen können, schon weil ihre Nachprüfung für ihn schwieriger ist, als für die Eisenbahn. Das führt keineswegs dazu, daß er nur dann für Mehrfracht und Zuschläge haftet, wenn im Frachtbriefe vermerkte Mehransprüche verzeichnet nicht bei der Auslieferung des Gutes eingezogen wurden. Vielmehr kann die Mehrforderung aus den Frachtbriefangaben auf Grund der EBD. auch ohne solchen Vermerk erkennbar sein, und selbst dann kann die Haftung des Empfängers für die Nachforderung der Bahn begründet sein, wenn die Frachtbriefbezeichnung erst nach der Einlösung des Gutes unrichtig wird, die Mehrforderung der Bahn erst nachträglich deshalb entsteht, weil der Empfänger selbst das Gut anders verwendet, als im Frachtbriefe angegeben ist, z. B. durch Ausfuhr der nach dem Frachtbriefe nur zur Verwendung im Inlande bestimmten Güter. Wenn die Rspr. auch hier den Empfänger für die Mehrforderung der Bahn haften läßt, so steht das nicht in Widerspruch mit der oben vertretenen Gesetzesauslegung. Denn in diesem Falle hat der Empfänger selbst (oder sein Nachmann) die Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben herbeigeführt, und dafür muß er einstehen, weil der Anlaß, ihn zu schützen, nicht gegeben ist, wenn er die Unrichtigkeit der Angabe des Frachtbriefes herbeiführt oder sonst zu vertreten hat.

(OLG. Breslau, 4. ZS., Ur. v. 26. Sept. 1927, 4 U 57/27.)

Mitgeteilt von Geh. Justizrat Dr. Heilberg, Breslau

#### Celle.

5. § 1042 ZPO. Der Vollstreckungsbeschl. gemäß § 1042 ZPO. kann erst ergehen, nachdem die Aufhebungs-klage rechtskräftig abgewiesen ist.

(OLG. Celle, 8. ZS., Beschl. v. 1. Okt. 1927, 8 W 191/27.)

Mitgeteilt von RM. G. Wortelboer, Bremen.

#### Hamburg.

6. §§ 54, 831 BGB. Ein nicht rechtsfähiger Verein (Gewerkschaft) haftet für rechtswidrige Handlungen einzelner seiner Mitglieder oder Beauftragten nur im Rahmen des § 831 BGB. f)

Das erk. Gericht vermag der Entsch. des 2. Sen. dieses Gerichts, das eine Haftung des nicht eingetragenen Vereins für rechtswidrige Handlungen seines Vorstandes oder eines verfassungsmäßig

Zu 6. Der 5. ZS. des OLG. Hamburg folgt in der Ablehnung des § 31 für Vereine ohne Rechtsfähigkeit der herrschenden Lehre, ohne in der Begründung etwas Neues zu bringen. Der Verstoß des 2. ZS. desselben Gerichts (ZB. 1924, 1882<sup>2</sup>) beruhte indessen auf sehr beachtlichen Billigkeitserwägungen, wenn auch die Begründung nicht frei von Widersprüchen war, wie Hoeniger in der Note

1) ZB. 1916, 184.

2) ZB. 1924, 535

berufenen Vertreters annimmt (JW. 1924, 1882), grundsätzlich nicht beizutreten. Eine solche Regelung hat das BGB. für rechtsfähige Vereine eigens in § 31 getroffen. In § 54 BGB., der die Rechtsstellung des nicht rechtsfähigen Vereins und seiner Mitglieder ganz anders regelt als bei dem rechtsfähigen, fehlt es an der für

a. a. D. bemerkte<sup>1)</sup>. Es war für das Problem selbst nicht förderlich, daß gerade ein Fall, in dem eine Gewerkschaft betroffen war, zu neuer Untersuchung Anlaß bot; denn für sie ist in der Tat die Haftung nach § 31 höchst gefährvoll, und gerade diese Gefahr war ein wesentlicher Grund für die Berufsvereine der Arbeitnehmer, die für ihre Organisation sonst angemessene Rechtsfähigkeit nicht zu erwerben. Trotzdem darf das Problem nicht mit dauerndem Hinblick auf die Lage der Gewerkschaften betrachtet werden, sondern es muß ganz allgemein untersucht werden, ob es wirklich nach geltendem Recht unvermeidbar ist, mit den von der h. L. selbst nicht verkannnten höchst unerfreulichen Ergebnissen sich abzufinden. Die vom 2. ZS. DLG. Hamburg hervorgehobene Unbilligkeit hat im Schrifttum (Sachenburg, BGB. S. 487; Dernburg, Lehrbuch des BGB. I §§ 66 IV, 79 V; Binder, Problem S. 121; Hölder, Natürl. u. jur. Pers. 352; Hellwig, Anspruch und Klagerecht S. 274 Anm. 26 a; neuerdings: Rombach: ArchZivPrag. 120, 267 ff. mit ausführlicher Begründung; Ruppert, Diss. Jena 1927; wohl auch Haff, Justiz. der Persönlichkeitslehre [1918] S. 116 u. insbes. Dertmann, Komm. Allg. Teil [1927] § 54) und in der Praxis (LG. Karlsruhe nach BadNjpr. 1906, 121; DLG. Düsseldorf [DLG-Njpr. 1913, 22, 115]; DLG. Hamburg a. a. D.; angeblich auch BadNjpr. 1913, 46 [mir nicht zugänglich]) immer wieder zu Versuchen geführt, auch die Vereine ohne Rechtsfähigkeit dem § 31 BGB. zu unterwerfen; sie hat neuerdings entschieden Fortschritte gemacht, und es ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, daß der 2. ZS. DLG. Hamburg sich gegen die h. L. und die klare Stellungnahme des RG. (RG.: Warn. 1917 R. 263; 1913 R. 449; JW. 1913, 35; 1913, 737; RG. 91, 74) aufzulehnen gewagt hat. Gewiß ist Hoeniger (JW. 1924, 1882<sup>b</sup> Note) durchaus zuzustimmen, daß wir nicht einfach unter Berufung auf der Billigkeit der Haftung des nicht rechtsfähigen Vereins für die unerlaubten Handlungen seiner Vertreter annehmen dürfen; aber bei näherem Zusehen erweisen sich alle Gründe, die gegen die analoge Anwendung des § 31 vorgebracht werden, als Erwägungen der Begriffsjurisprudenz oder verlieren ihre scheinbare Bedeutung.

I. Die sonst so förderliche Organisationslehre gab durch ihre Lehre die juristische Person sei deliktisfähig, weil sie eben durch ihre Organe selbst die unerlaubte Handlung begebe, den Anstoß zu der in der Literatur immer wiederkehrenden Behauptung, der Verein ohne Rechtsfähigkeit könne nicht nach § 31 BGB. haftbar werden, weil er keine „Organe“ habe, sondern nur „Bevollmächtigte“ aufstelle (so schon Fuld, SeuffBl. 67, 160; f. auch Ruppert a. a. D. 7 ff., 14; Petri, JheringsZ. 73, 119/20 u. a.; wohl auch RG. 91, 74). Ganz abgesehen davon, daß die Organisationslehre für das BGB. nicht maßgebend war („Vertreter!“), sondern Zweckmäßigkeits-erwägungen zur Aufstellung des § 31 führten (Motive I, 102/03), ist es eine „formalistische Betrachtungsweise“ (Rombach a. a. D. S. 273) aus einem technischen Hilfsmittel derartig weittragende Folgerungen gewinnen zu wollen. (Vortrefflich das bei Haff a. a. D. S. 290 zit. Ur. des Schw. Bundesgericht [1915]: „Wenn das Zivilgesetzbuch auf die Organisationslehre hinweist, so ist dazu zu sagen, daß der Gesetzgeber damit nur Rechtsätze aufgestellt hat und keine Theorie. Diese Rechtsätze lassen sich auch aus andern Rechtslehren ableiten.“) „Organ“ ist nur ein Bild, um uns die Vorstellung zu erleichtern, daß die Körperschaft durch ihre Vertreter am Rechtsverkehr teilnimmt; daß aber der Verein — mag er rechtsfähig sein oder nicht — als sozialer Organismus ein selbständiges Gebilde über seinen Mitgliedern bildet und als solcher am Rechtsverkehr sich beteiligt, ist heute erkannt und in der praktischen Rechtsabhandlung längst verwirklicht.

Verwandt mit dieser Begründung ist die Behauptung, die Anwendung des § 31 auf Vereine ohne Rechtsfähigkeit führe zu einer unferem Recht unbekanntem Haftung für fremdes Verschulden: wenn der Verein Rechtsfähigkeit erworben habe, dann werde das Verschulden seiner Organe als sein eigenes Verschulden geachtet, der nicht rechtsfähige Verein aber habe nur gewöhnliche Vertreter (Rhombach, Körperschaftliches Verschulden S. 102, 115 ff.; Bänder, Diss. Jena [1910] S. 16 ff.). Diese Begründung ist nicht nur bestritten (s. Klingmüller, Haftung für Vereinsorgane, der gerade darin Haftung für fremdes Verschulden sieht), sondern auch nicht einwandfrei, weil § 31 überhaupt nicht auf ein Verschulden abhebt und unferem bürgerlichen Recht auch die Verursachungshaftung bekannt ist — gerade bei großen Unternehmungen. Zudem müßte man mit derselben Begründung auch die Anwendung des § 831 auf Vereine ohne Rechtsfähigkeit ausschließen (so anscheinend Crome I,

diesen Verein für ausdrücklich erforderlich gehaltenen Vorschriften oder an einer Verweisung auf § 31 BGB. Auch vom gesetzgeberischen Standpunkt liegen die Fälle nicht gleichartig, da aus der Haftung für Handlungen des Vorstands nicht nur die Haftung des Vereinsvermögens, sondern sämtlicher Mitglieder Platz greifen

262, konsequent Rhombach a. a. D. 102 und mit aller Schärfe Ruppert a. a. D. S. 74, 81)

Am einfachsten ist natürlich die Ablehnung der Analogie aus § 31, wenn man ihn als singuläre Vorschrift hinstellt (so noch v. Tuhr, Allg. Teil I, 583) und sich auf § 54 BGB. beruft, um einen „klaren“ Beweis dafür zu haben, daß Vereine ohne Rechtsfähigkeit nicht nach Vereinsrecht beurteilt werden dürfen (s. Neukamp: LZ. 1914, 333; Josef: JW. 1925, 597; dagegen: Rombach, ArchZivPrag. 120, 267). Wir wissen aber heute, daß § 54 eine entsprechende Anwendung auch anderer als Gesellschaftsregeln nicht im Wege steht, und ob § 31 wirklich nur für juristische Personen gelten kann, das ist gerade das Problem.

II. M. E. kann — so hoch ich auch ein Arbeiten mit Begriffen und methodisches Aufbauen einschätze — die Frage nicht auf konstruktivem Wege gelöst werden (wie sicher man mit Folgerungen nur aus Begriffen immer wieder zu einem non liquet gelangt, beweist mit aller Deutlichkeit RG. 71, 4 = JW. 1909, 233). Eine juristische Person kann strafrechtlich nicht verurteilt werden, daraus darf man aber nicht folgern, daß, wenn ein Schadenersatzanspruch gegen sie von einem strafrechtlichen Urteil abhängt, dieser Anspruch zu verjagen wäre; vielmehr ist auch hier nach der Methode der historischen Interessenjurisprudenz zu erfordern, welches die für das gesetzliche Werturteil maßgebenden Interessen waren und wie sich heute die Interessenlage darstellt. Darauf kann innerhalb dieser Anmerkung nur kurz eingegangen werden.

Aus der Entstehungsgeschichte des § 54 entnimmt Neukamp (LZ. 1914, 334) mit Recht den Willen des Gesetzgebers, Gesellschaftsrecht auf die Vereine ohne Rechtsfähigkeit Anwendung finden zu lassen. Es hat zwar den Anschein, als ob der Gesetzgeber sich im speziellen die Folgen der Anwendung des Gesellschaftsrechts für unerlaubte Handlungen des Vorstandes eines nichtrechtsfähigen Vereins überhaupt nicht überlegt hat; trotzdem liegt die persönliche Haftung der einzelnen Mitglieder i. S. seiner Tendenz und die Geltung des § 831 ist die notwendige Folge seiner Anordnung. Politische Erwägungen und das Bestreben, die Gläubiger des nichteingetragenen Vereins zu schützen, geben den Ausschlag für die Unterstellung der Vereine ohne Rechtsfähigkeit unter Gesellschaftsrecht.

Der gegenwärtige Rechtszustand ist so unerfreulich und wider-spruchsvoll (Dertmann, NZArchR. 1921, 306), daß er — wie fast allgemein zugegeben wird — zu den ernstesten Bedenken Anlaß gibt. Er ist um so unbefriedigender, weil es mehr als fraglich ist, ob der Entlastungsbeweis des § 831 — ganz abgesehen davon, wie er zu führen wäre (s. darüber eingehend: Bänder a. a. D. und Anna Marg, Diss., Freiburg 1925) — vom Verein überhaupt erbracht werden kann (s. Rombach, ArchZivPrag. 120, 274; auch Weigert, bei Kaskel, Koalitionen und Koalitionskampfmittel [1925] S. 199), und weil die weite Auslegung des § 50 I ZPO. dem verklagten nichtrechtsfähigen Verein im Rechtsstreit volle Rechtsfähigkeit zuspricht, so daß er hier für die zum Schadenersatz verpflichtenden Grundlagen seiner Organe (z. B. arglistige Verteidigung) haftbar wird. So stehen die Interessen der Allgemeinheit einer gleichen Behandlung der nichtrechtsfähigen Vereine mit den rechtsfähigen auf diesem Gebiet nicht entgegen. Die besonderen politischen Interessen an der Niederhaltung der mit Mitztrauen betrachteten politischen, sozialpolitischen und religiösen Vereine sind zumindest seit der neuen Verfassung weggefallen. Die wirtschaftliche Interessenabwägung führt nicht mehr zu fast ausschließlicher Berücksichtigung der Dritten, die mit dem Verein in Rechtsbeziehung treten, seitdem die Rechtsentwicklung die Haftung der Vereinsmitglieder mit ihrem Privatvermögen bei rechtsgeschäftlichen Schulden *re vera* beseitigt hat; jedenfalls ist der nach § 831 wenigstens theoretisch mögliche Entlastungsbeweis nur eine Erschwerung für die Gläubiger. Damit hat die für den Gesetzgeber kausale Interessenlage sich heute vollkommen verschoben, so daß wir für das Gebiet der unerlaubten Handlung vor einer Lücke des Gesetzes stehen. Es bleibt zu prüfen, welche Lösung die heute maßgebenden Interessen und die Grundprinzipien des Verbandsrechts gebieten. Daß die öffentlichen Interessen (Billigkeit, Rechtssicherheit) bei der überwiegenden Bedeutung der Vereine ohne Rechtsfähigkeit eine analoge Anwendung des § 31 erwünscht erscheinen lassen, wurde schon betont; ebenso, daß die Interessen Dritter nicht entgegenstehen. Aber auch die Stellung, die sich der Verein ohne Rechtsfähigkeit sachlich wie rechtlich heute erobert hat, entspricht es, daß er für die unerlaubten Handlungen seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter einzeln haften muß. Die Haftung für die Delikte seines Vorstandes ist das Korrelat seiner Verfassungskündigung, die ihn heute von der Gesellschaft unterscheidet. Der einzig beachtliche Grund der heute noch gegen die Deliktshaftung des nichtrechtsfähigen Vereins angeführt werden kann, besteht in dem schutzwürdigen Interesse der Vereinsmitglieder; denn

<sup>1)</sup> Ich bin übrigens eher geneigt, an einen Druckfehler im Bericht zu glauben; das Gericht hat wohl ausgeführt, daß § 31 nicht unmittelbar anwendbar sei.

würde, und zwar ohne die bei vertraglicher Haftung gegebene Möglichkeit einer Beschränkung auf das Vereinsvermögen (RG.: WarnRspr. 17, 420).

Es muß daher mit der herrschenden Meinung daran festgehalten werden, daß der nicht rechtsfähige Verein für Handlungen seiner Organe nur im Rahmen von § 31 BGB. hafte.

(OLG. Hamburg, 5. BS., Urt. v. 29. Juni 1927, V 173/27.)

Mitgeteilt von *RA. Dr. M. Eichholz*, Hamburg.

\*

das RG. wie die h. L. (RG. Warn. 1917 R. 263; v. Gierke, Vereine ohne Rechtsfähigkeit S. 19 Anm. 29; Neukamp, LZ. 1914, 336 — der übrigens [wie Rombach richtig bemerkt] irrtümlich § 735 heranzieht — Hoeniger: JW. 1924, 1882<sup>5</sup>; Weigert, bei Kaskel, Koalitionen S. 193) gehen davon aus, daß die Anwendung der § 31 zur unbeschränkten Haftung der sämtlichen Vereinsmitglieder mit ihrem Privatvermögen für die Deliktsschulden des nichtrechtsfähigen Vereins führen müßte. Gewiß versagt hier das bei der Haftung für rechtsgeschäftliche Schulden beliebte Hilfsmittel der stillschweigenden Vereinbarung; indessen sei nur nebenbei bemerkt, daß das doch genau ebenso bei Vereinsschulden nach § 831 gelten müßte, bei denen es ja höchst fraglich ist, ob ein einzelnes Mitglied sich erculpieren kann oder der Mehrheitsbeschuß schließlich alle bindet (so RG.: JW. 1913, 737 und OLG. Karlsruhe; BadRspr. 1906 S. 121). Aber der Einwand der h. L. verliert überhaupt alle seine Schrecken, sobald man erkennt, daß allein das Vereinsvermögen haftet, während von einer Haftung der einzelnen Vereinsmitglieder — wenigstens bei Vereinen mit idealen Zwecken (diese Einschränkung kann hier nicht näher begründet werden) — keine Rede sein kann. Der Ausschluß der persönlichen Haftung der Mitglieder für die Vereinsschulden entspringt der Natur des nichtrechtsfähigen Vereins, wie er im Rechtsverkehr auftritt, und ergibt sich so ohne jede künstliche Konstruktion (die Praxis hat sich mit Nähe den Haftungs-ausschluß trotz der hündigen Widerlegung ihrer Begründung durch *M. Rümelin* [ArchZivPrax. 101, 361 ff.] und *E. Kästlein* [JheringsZ. 55, 253 ff.] erkämpft, ihr Ergebnis ist aber neuerdings durch die seltsame Entsch. RG. 90, 173 wieder bedroht; zu allem überseh sie die notwendige Sonderbehandlung wirtschaftlicher Vereine) ohne weiteres für rechtsgeschäftliche wie deliktische Schulden (so schon *Rombach*, ArchZivPrax. 120, 272 [mit bedenkl. Begründung] und überzeugend *Petri*, JheringsZ. 73, 127 ff. [jedoch mit unbegründeter Beschränkung auf Quasidelikte]). „Der nichtrechtsfähige Verein bildet zwar letzten Endes keine selbständige Persönlichkeit; er ist aber rechtlich derartig gesondert gestellt und als körperschaftähnliches Gebilde herausgehoben, daß er materiell für sich faßbar ist. Die einzelnen typischen Merkmale zeigen alle das gleiche Bild eines von der Gesamtheit seiner Mitglieder unterschiedlich behandelten Wesens“ (*Petri* a. a. D. S. 131). Somit spricht die heutige Interessenabwägung für Haftung des Vereins bei unerlaubten Handlungen seines Vorstandes analog § 31 unter gleichzeitigem Ausschluß der persönlichen Haftung der einzelnen Mitglieder. Bei dieser Bedeutung der Fortbildungsinteressen vermag das Beharrungsinteresse, das von den Berufsvereinen vorgebracht werden könnte, nicht die Waagschale zugunsten des bisherigen Werturteils zu belasten. So sehr man auch zweifelhaft sein kann, ob die unbeschränkte Haftung der Berufsvereine für Schadenszufügungen durch rechtswidrige Handlungen bei Arbeitskämpfen den öffentl. Interessen entspricht (s. dazu *Hoeniger*: JW. 1924, 1882<sup>5</sup>; *Dertmann*: NZArchR. 1, 295 ff.; *Ripperdeh*, Verhändl. d. 34. D. Juristent., Gutachten S. 420 ff.), so wenig gerecht wäre es, um ihrer Sonderstellung willen alle nichtrechtsfähigen Vereine weiterhin einer unpassenden Behandlung zu unterwerfen. Denn jedenfalls ist der gegenwärtige Rechtszustand für sie nicht weniger gefährlich als die vorgeschlagene neue Lösung (die Gefahr der gegenwärtigen Lage erkennen *Weigert* a. a. D. S. 200; *Dertmann* a. a. D. S. 305/06 und *Ripperdeh* a. a. D. S. 421 ebenfalls an), ja, er bedroht ihre Mitglieder mit der Gefahr schwerer persönlicher Haftung. Es bleibt ferner zu prüfen, ob nicht die Voraussetzungen für widerrechtliche Schädigungen durch Boykott und Streikmaßnahmen noch weiter einzuschränken sind, als das bisher schon in der Praxis geschah, und wie weit insbesondere die in der Praxis — JW. 1913, 35 — ausgesprochenen Zweifel an der Überspannung des subjektiven Rechts auf ungeführten Gewerbebetrieb begründet sind. Falls aber wirklich eine rechtswidrige Schädigung im Arbeitskampf durch die Gewerkschaft verschuldet wurde, so vermag ich nichts Ungerechtes darin zu sehen, daß sie dafür auch einzustehen hat. (Eine Beschränkung der Haftung de lege ferenda, wie z. B. *Dertmann* a. a. D. es vorschlägt, wäre begrüßenswert; der Praxis fehlt dazu die Handhabe. Deshalb stimmt — nach *Hoeniger*, Jahrbuch des ArbRechts V — *Dertmann*: JW. 1924, 106 [mir nicht zugänglich] dem Urteil des 2. Sen. auch zu; über sonstige Reformvorschl. und ausländisches Recht vgl. *Ripperdeh* a. a. D. S. 425 ff.) Auch für den Arbeitgeber geht der Kampf um Sein oder Nichtsein. Erfahrungsgemäß wird

7. §§ 2, 43 ff. BGB. Die Abschlußvollmacht des Versicherungsagenten berechtigt nicht zum Abschluß ungewöhnlicher, von dem normalen Versicherungsvertrag abweichender Verträge. f)

(OLG. Hamburg, Urt. v. 28. April 1927, II 89/27.)

Abgedruckt JW. 1927, 2438.

\*

die Frage aber nicht oft praktisch, da meist der Friedensschluß die Erfahsprüche abschneidet (s. *Weigert* a. a. D. S. 192).

Unsere Beurteilung der Interessenlage stimmt endlich auch überein mit den Grundprinzipien des Körperschaftsrechts. § 31 BGB. ist eine allgemeine Zweckmäßigkeitsvorschrift, die auf dem Gedanken beruht, daß ein Verband, der durch seine Vertreter am Rechtsverkehr teilnimmt, auch außerkontraktlich für deren Handlungen einzustehen hat. Mit Recht hat sie die Praxis daher auf alle juristische Personen erstreckt (z. B. RG.: JW. 1911, 939<sup>3</sup>); aber die Vorschrift ist nicht eine Folge der Rechtsfähigkeit, weshalb das RG. auch die GmbH. (z. B. RG. 91, 72) und die offene Handelsgesellschaft (RG. 76, 48) nach § 31 für haftbar erklärt hat. (Hierauf hebt *Rupprecht* [Diss. Jena 1922] S. 93 besonders ab.) Der analogen Anwendung des § 31 auf Vereine ohne Rechtsfähigkeit steht heute § 54 nicht mehr entgegen; vielmehr entspricht sie gerechter Würdigung der jetzt maßgebenden Interessen wie den Prinzipien des Verbandsrechts.

*Prof. Dr. Stoll*, Tübingen.

Zu 7. A. Anm. von *Gerhard*.

B. Kl. war bei der Bekl. gegen Einbruchdiebstahl versichert und verlangte Entschädigung für einen ihm am 21. Jan. 1926 gestohlenen Pelz; der Versicherungsschein war datiert v. 26. Jan. 1926 und lautete auf die Zeit vom 12. Jan. 1926 bis dahin 1927; er war von der Subdirektion der Bekl. ausgestellt, die zum selbständigen Abschluß von Versicherungsverträgen ermächtigt war und deren Zuhaber vorher durch den Agenten erfahren hatte, daß bereits am 21. Jan. der Diebstahl erfolgt war.

Durch einen Abschluß wird dem Machtgeber verpflichtet, selbst wenn der Dritte weiß, daß der fragliche Abschluß für den Machtgeber ungünstig ist. Nur wenn der Dritte mit Hilfe des die Vollmacht mißbrauchenden Vertreters den Vollmachtgeber vorsätzlich schädigen wollte, liegt eine sittenwidrige Kollusion vor, die den Dritten nach § 826 Schadenspflichtig macht, dem Vertretenen auch eine Einrede gegen den Dritten gibt und das so abgeschlossene Geschäft nach § 138 als nichtig erscheinen läßt. Vergleichen lag doch aber hier nicht vor. Der Versicherer als Geschäftsmann schließt zuweilen ein Geschäft, das, für sich allein betrachtet, für ihn ungünstig ist, ab, weil er mittelbar aus dem Geschäft einen größeren Vorteil erwartet, etwa weil die vom Antragsteller bewilligte Prämie sehr hoch, der Vertrag langfristige ist, der Versicherer in der fraglichen Gegend Fuß fassen oder in den Ruf der „Kulanz“ kommen will u. dgl. Ein — wegen Formmangels nichtiges — Schenkungsversprechen läge in der Übernahme des Erfasses eines bereits eingetretenen Schadens nur vor, wenn man die Versicherung als einzelne in Betracht zöge und etwa die zu erhaltende Schadenssumme mit der Prämie vergliche; das ist aber unzulässig. Denn das Versicherungsgeschäft beruht gerade auf der Fülle der abgeschlossenen Verträge und dem dabei wirksam werdenden Gesetz der großen Zahl. Viele Versicherungen laufen ohne Schaden ab; aus den insoweit gezahlten Prämien wird der bei anderen Versicherungen eingetretene Schaden mit gedeckt. Betrachtet man das Geschäft einer Versicherungsgesellschaft im ganzen, so „schenkt“ sie nichts, wenn sie sich verpflichtet, gegen Zahlung der entsprechenden Prämie einen zwischen Antragstellung und Vertragschluß liegenden und in den Zeitraum der Versicherung fallenden Schaden zu vergüten. So RG.: JW. 1926, 1820<sup>9</sup> (die Bemerkungen von *Brock* ebd. sind nicht überzeugend, kommen auch für die hier vorliegende Frage nicht in Betracht). Sonach folgt daraus, daß Kl. Erfass für den bereits eingetretenen Schaden verlangte und die Subdirektion dies bewilligte, keineswegs, daß Kl. auf vorsätzliche Schädigung der Bekl. ausging und die Subdirektion ihre Vertretungsmacht mißbrauchte; vielmehr konnte Kl. sehr wohl der Meinung sein, daß die Subdirektion auch bei der gebotenen Wahrung der bekl. Befange jene Entschädigung bewilligen dürfe, und derselben Meinung konnte die Subdirektion sein. Selbst wenn man mit RG. 75, 301 = JW. 1911, 399 die Haftung aus der mißbrauchten Vollmacht schon dann ablehnen will, wenn der Dritte den Mißbrauch hätte erkennen müssen (hiergegen v. *Tuhr*: BürgR. 3, 400 Anm. 252), wäre der Anspruch begründet; denn für Kl. lag kein Grund vor zu der Annahme, daß die Subdirektion dem wahren Willen der Bekl. zuwiderhandle und daß die Bekl. die Entschädigung nicht bewilligt haben würde. Die Vollmacht enthielt in dieser Richtung keine Beschränkung, und dem Versicherungslustigen ist nicht zuzumuten, daß er noch bei der Direktion der AktG. anfrage, ob sie das Geschäft für vorteilhaft halte; Mißgriffe des Vertreters hat der Erteiler der Vollmachtsurkunde zu tragen.

*RA. Dr. Eugen Josef*, Freiburg i. Br.

## Königsberg.

S. §§ 823, 831 BGB. Haftung von Starkstromunternehmungen für Mängel der Isolierung ihrer Leitungen. f)

Der Telegraphenaufseher W. erhielt, als er in dienstlichem Auftrag der Kl. (DfD. Königsberg) eine Störung in der Fernsprecheleitung R.—Sch. beseitigen sollte, beim Berühren der Sprechleitung einen heftigen Starkstromschlag, der ihn kurze Zeit betäubungslos machte und Lähmungserscheinungen hervorrief.

Die DfD. (DfD. Königsberg) machte geltend, daß dieser Unfall auf Übergang von Starkstrom aus der Niederspannungsleitung der Elektrizitätsgenossenschaft B. in die Sprechleitung beruhe; dieser Stromübergang sei darauf zurückzuführen, daß die Niederspannungsleitung an der Kreuzungsstelle der beiden Leitungen in B. auf der Sprechleitung aufgelegt habe und durch die unmittelbare Berührung der beiden Leitungsdrähte ein Stromübergang stattgefunden habe. Auf Grund des § 823 BGB., § 12 UZG. von 1901 und Abtretung des W. verlangt die DfD. Königsberg im Wege der Klage von der Elektrizitätsgenossenschaft Ersatz der bisherigen und künftig entstehenden Heilkosten des W., sowie Ersatz des weiteren Schadens des W., sowie die Kosten für Entsendung von Telegraphenaufsehern zur Beseitigung der durch den Starkstromübergang verursachten Störung und für Erneuerung der Sicherungen. Die Klage ist aus § 823 BGB. begründet.

Der Sen. hält in Übereinstimmung mit dem O. für erwiesen, daß der Unfall des W. und die Schäden in der Telegraphenanlage darauf zurückzuführen sind, daß der Draht der Niederspannungsleitung des Dräuzuges B. mit der Telegraphenleitung in unmittelbarer Berührung gestanden und dadurch auf letztere Starkstrom übertragen worden ist. Diese Berührung der beiden Leitungen miteinander ist darauf zurückzuführen, daß sowohl der Maß der Starkstromleitung zur Seite nachgegeben als auch bei der Niederspannungsleitung ein Durchhang, wie er bei derartigen Anlagen im Normalfalle stets vorkommt, stattgefunden hat.

Bei der Prüfung der Frage des Verschuldens der Bekl. geht der erste Richter zutreffend davon aus, daß die Bekl. als Eigentümerin des Starkstromzuges B. und Unternehmerin dieser Anlage für die ordnungsmäßige Anlegung und Unterhaltung der Niederspannungsleitung zu sorgen und einzustehen hat. Es handelt sich bei einer Starkstrom führenden Drahtleitung um eine mit besonderen Gefahren verbundene Anlage, die den Unternehmer zu erhöhter Verkehrssicherheit verpflichtet und bei der ihm eine Sorgfaltspflicht besonderer Art obliegt, die sich nach den jeweils vorl. besonderen Umständen richtet. Da jede Berührung mit der Leitung selbst und auch jede Stromübertragung auf andere Gegenstände, mit der Menschen in Berührung kommen können, lebensgefährlich ist, so ist die Bekl. (Starkstromanlage) für verpflichtet zu halten, Masten und Leitung regelmäßig zu beaufsichtigen. Und zwar gehört dazu auch die Zuziehung eines Sachmanns in dem Umfange, als dieser in regelmäßigen Abständen eine eingehende Besichtigung der Leitung vornehmen muß. Diese Grundsätze stehen auch mit den von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern erlassenen Anordnungen zum Schutz der vorhandenen Reichstelegraphenleitungen v. 28. April 1909 (PrMinBl. f. d. inn. Verw. 1909, 136) im Einklang. Danach hat der Unternehmer einer Starkstromanlage sorgfältig darauf zu achten, daß der Abstand zwischen einer Starkstromleitung und einer Schwachstromleitung bei einer Kreuzung beider nicht weniger als ein Meter betrage, und es ist ferner darin ausdrücklich hervorgehoben, daß alle Schutzvorrichtungen (Isolierdraht usw.) dauernd in gutem Zustand zu erhalten sind. Fehler in der Starkstromanlage, durch welche die Sicherheit des Bedienungspersonals der postalischen Leitungen gefährdet werden könnte, sind danach ohne Verzug zu beseitigen. Auch der PostMin. hat in seinem von der Kl. abschriftlich überreichten Erlaß v. 15. Dez. 1919 besonders darauf hingewiesen, daß der Unternehmer einer Starkstromanlage für die dauerhafte Herstellung und ordnungsmäßige Instandhaltung ihrer Anlage die Verantwortung trage und die Anlage mindestens einmal jährlich nachzuprüfen habe. Ob der Bekl. der Erlaß des PostMin. von der DfD. mitgeteilt worden oder ob dies nicht geschehen ist, ist deshalb unerheblich, weil die Bekl. als Unternehmerin einer derartigen Elektrizitätsanlage sich selbst die einschlägigen polizeilichen Vorschriften verschaffen und mit ihnen vertraut zu machen hatte. Sie handelte, wenn sie sich um die sicherheitspolizeilichen Vorschriften nicht kümmerte, schuldhaft und kann sich auf die Unkenntnis dieser Vorschriften nicht berufen. Was die Frage der Beobachtung und Überwachung der Anlage anlangt, so beruft sich die Bekl. zum Beweis dafür, daß trotz eingehender Kontrolle bis zu dem Tage des Unfalls keine Ver-

änderung an der Leitung wahrnehmbar gewesen sei, auf das Zeugnis eines ihrer früheren Vorstandsmitglieder B. Dieser Beseitigung ist im Hinblick auf die der Bekl. obliegenden Sorgfalt und Überwachungspflicht nicht hinreichend substantiiert, und zwar insoweit, als die Bekl. zumindest hätte behaupten müssen, daß die Kontrolle der Leitung durch einen Sachmann vorgenommen worden sei, und weiterhin hätte angeben müssen, wie oft und in welcher Weise dies geschehen sei. Ganz abgesehen davon ist aber nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme als erwiesen zu erachten, daß, wenn die Bekl. auch eine Kontrolle ausgeübt haben mag, diese nicht ausreichend war (wird näher ausgeführt). Auch wenn also die von der Bekl. behaupteten, in das Wissen des Zeugen B. gestellten Kontrollen der Leitung stattgefunden haben sollten, so ergibt sich daraus nur, daß sie nicht sachgemäß und sorgfältig genug vorgenommen worden sind, denn andernfalls hätten die fraglichen Mängel festgestellt werden müssen. Die Bekl. hat danach fahrlässig gehandelt und ist für die entstandenen Schäden ersatzpflichtig.

Hierzu wird sie auch nicht, wie das O. zutreffend darlegt, nach § 831 BGB. dadurch befreit, daß sie die Herstellung des Dräuzuges dem Sachsenwerk übertragen hat, da der Unfall sich nicht bei der Herstellung der Niederspannungsleitung, sondern erst 1 1/2 Jahre später ereignet hat und die Bekl. nicht für ein Verschulden bei der „Herstellung“, sondern bei der „Unterhaltung“ der Anlage verantwortlich gemacht wird.

Auch der Einwand des mitwirkenden Verschuldens der Kl. greift nicht durch. § 254 BGB. ist im vorl. Falle unmittelbar nur insoweit anwendbar, als die Kl. für selbst erlittenen Schaden Ersatz beansprucht. Soweit die Kl. die auf sie übergegangenen Ansprüche des W. geltend macht, kommt eine Ausgleichspflicht der Kl. schon deshalb nicht in Frage, weil nach § 10 UZG. die Haftung der Betriebsverwaltung bei Fahrlässigkeit gegenüber dem verletzten Beamten ausgeschlossen ist. Eine Ausgleichspflicht der Kl. bzw. die unmittelbare Geltendmachung des mitwirkenden Verschuldens, soweit die Kl. den Anspruch wegen Verletzung ihres Eigentums und des daraus ihr selbst entstandenen Schadens begehrt, ist aus dem Grunde zu verneinen, weil sich die Bekl. auf die einem natürlichen Billigkeitsprinzip entsprechende Abwägungsvorschrift des § 254 BGB. nach Lage der Sache nicht berufen kann. Denn die Bekl. hat in allererster Linie dafür zu sorgen, daß der vorchriftsmäßige Abstand der beiden Leitungen auch wirklich bei Errichtung ihrer Anlage eingehalten wurde, da sie die Leitung, die die Gefahren für die Allgemeinheit mit sich brachte, gelegt hat und in ihrem Interesse betrieb. Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit einer elektrischen Starkstromanlage hat der Unternehmer (vgl. § 6 TelegrVergG. v. 18. Dez. 1899 [RStBl. 1899], § 12 des Ges. über das Telegraphenwesen des Reichs v. 6. April 1892 [RStBl. 467] und Verf. v. 3. Sept. 1904 [MinBl. f. die innere Verw. S. 120]). Die Erklärung aber der DfD., daß sie gegen die Inbetriebnahme einer derartigen Anlage keine Einwendungen zu erheben habe, überträgt die Verantwortung für die Verkehrssicherheit der Anlage im Verhältnis zum Unternehmer nicht auf die Kl. (DfD.) und kann den Unternehmer auch nicht als mitwirkendes Verschulden der Kl. (DfD.) entlasten.

(LVB. Königsberg, 35., Urf. v. 17. Febr. 1927, 5 U 335/26.)

## Berlin.

## b) Strafsachen.

O. §§ 6, 11, 22 Maß- u. Gewichtsordnung v. 30. Mai 1908. Der Begriff Öffentlicher Verkehr im Gegensatz zum Inneren Betrieb trifft unter bestimmten Umständen auch auf Backstuben und die dort zum Abteilen von Teis für Einzelbrote angewendeten Meßgeräte zu. f)

Die PolWD. in R. v. 3. Dez. 1923 ist entsprechend den gem. § 144 BVerfG. ergangenen Vorschriften des Regierungspräsidenten veröffentlicht. Sie ist, wie ihr Eingang ergibt, auf Grund der §§ 73 und 74 GewD. erlassen und schreibt in § 1 vor:

„Bäcker und Verkäufer von Backwaren haben die Preise und das Gewicht ihrer verschiedenen Backwaren während der Verkaufszeit durch einen von außen sichtbaren Anschlag am Verkaufsort zur Kenntnis des Publikums zu bringen.“

Gegenüber ihrer Gültigkeit bestehen hiernach keine Bedenken; die PolWD. gehört auch nicht zu den durch das Gesetz über die Aufhebung der Preis- und Gewichtsordnungen v. 19. Juli 1926 (RStBl. I, 413) aufgehobenen WD., namentlich nicht zu den Bestimmungen, die auf Grund des II. Abschnitts (Preis-

Zu 8. Das Urf. entspricht der Rechtslage. Bemerkenswert ist, daß das O. trotz sehr nachdrücklicher Betonung der Gefährlichkeit von Starkstromleitungen keine Gefährdungshaftung des Starkstromunternehmens annimmt, sondern ausschließlich §§ 823, 831 BGB. anwendet. Dem kann nur durchaus beigestimmt werden. Vgl. auch meine Bem.: JW. 1927, 1590 (zu 24): Unfall im Telegraphenbau.

MinR. Dr. Neugebauer, Berlin.

Zu 9. In der Frage, ob innerer Betrieb oder öffentlicher Verkehr in Backstuben von Brotbäckern vorliegt, wird eine PolWD. über Aushang von Preis und Gewicht der Brote zwar nicht von ausschließlicher entscheidender Bedeutung sein können, aber sie wird unter Umständen von ausschlaggebender Bedeutung werden.

Angesichts der Wiederaufhebung mancher Handelsbestimmungen aus dem Jahre 1923, die auch Preis- und Gewichtsanzeigen vorschrieben, wird daher mit Recht zunächst die Gültig-

schlüber und Preisverzeichnisse) der W.D. über Handelsbeschränkungen v. 18. Juli 1923 (RGBl. I, 706) erlassen waren und durch Art. III Abs. 2 des Gef. v. 19. Juli 1926 außer Kraft gesetzt sind (Urt. des RG. v. 5. April 1927, 1 S 1012/26).

Die Rechtswirklichkeit der PolWD. ist für die vorliegende Entsch. von Wichtigkeit; das hat die Strafkammer nicht verkannt. Dem Angekl. ist zur Last gelegt, daß er nicht geeichte Gewichte und ein unzulässiges Gewicht in seiner Backstube zum Abwiegen des Teiges und der Zutaten für die Backwaren benutzt hat. Er hat damit, wie festgestellt ist, gegen die Vorschrift in § 6 Maß- und Gewichtsd. v. 30. Mai 1908 (RGBl. 349) verstoßen, daß zum Wägen im öffentlichen Verkehr, sofern dadurch der Umfang von Leistungen bestimmt werden soll, nur geeichte Gewichte und Waagen angewendet und bereitgehalten werden dürfen. Gerade für den Nachweis, daß die ungeeichten Gewichte im öffentlichen Verkehr in bezug auf den Umfang von Leistungen angewendet worden sind, hat die Strafkammer die PolWD. mit Recht verwertet. Den hierin vorgeschriebenen Aushang hat der Angekl. angebracht und damit den Kunden über das Gewicht und den Preis des von ihm verkauften Brotes Auskunft gegeben. Ob der Angekl. die Gewichte nur zu seiner Bequemlichkeit benutzt hat und ob er auch andere Gefäße dazu hätte verwenden können, wie mit der Rev. behauptet wird, ist ohne Bedeutung. Wesentlich ist die für erwiesen erachtete Tatsache, daß er die ungeeichten Gewichte zum Abwiegen des Teiges und der Zutaten für die Backwaren benutzt und dementsprechend das Gewicht der fertigen Backwaren auf dem Aushang angegeben hat. Damit hat er, wie die Strafkammer ohne Rechtsirrtum feststellt, diese Gewichte in seinen rechtsgeschäftlichen Beziehungen zu den Kunden, im Handelsverkehr beim Verkauf von Backwaren nach Gewicht, d. h. im öffentlichen Verkehr angewendet. Die Bemessung des Preises der Backwaren in dem Aushang begründet die Erwartung des Käufers, ein bestimmtes Gewicht der Ware als vorhanden anzunehmen und dem Kaufvertrag zugrunde zu legen (Urt. des RG. v. 9. Nov. 1925: JW. 1926, 620). Ob der Käufer sich noch auf anderem Wege, so durch Benutzung der im Laden des Angekl. befindlichen Waage

keit einer PolWD. über Preis und Gewicht von Brot im Polizeiverwaltungsbezirk des Angekl. geprüft.

Wie aus den Ausführungen des RG. zu seinem Urt. v. 9. Nov. 1925 (JW. 1926, 620) erwartet werden mußte, ist hier der Standpunkt vertreten, daß von einer Verwendung von Meßgeräten lediglich zu Zwecken des inneren Betriebes gar nicht die Rede sein kann, wenn Waagen und Gewichte in Backstuben zur Mengengrenzung des Teiges für die einzelnen Brote benutzt werden, die im fertigen Verkaufszustand ohne weiteres Wiegen dem Käufer unter vorheriger Ankündigung bestimmten Gewichts überliefert werden.

Gleichgültig ist m. E. dabei, ob der Handel mit Broten von bestimmtem Gewicht auf Grund einer behördlichen WD. oder auf freiwillige mündliche oder schriftliche Ankündigung des Händlers geschieht.

Nach den obigen Ausführungen des Sen. genügt die begründete Erwartung des Käufers, Stückware von bestimmtem Gewicht zu erhalten, zur Eichpflicht für Meßgeräte, mit denen zum Verkauf letztmalig diese Ware abgeteilt worden war und für solche, die als dafür bereitgehalten gelten müssen.

Wichtig ist auch der Standpunkt des RG., daß selbst eine in dem Verkaufsraum des Bäckers bereitgehaltene geeichte Waage mit geeichten Gewichten — zum Nachwiegen der Stückware auf etwaiges Verlangen vom Käufer — den Bäcker nicht von der Eichpflicht seiner Brotteigmwaage und der zugehörigen Gewichte befreien kann, wenn die Meßgeräte der Backstube in der erwähnten Art benutzt werden, da sich der Verkauf solcher Gewichtsbrote nach der Erfahrung gewöhnlich ohne Nachwiegen des Einzelstücks, also auf Treu und Glauben vollzieht. Man kann sich dem Standpunkt des RevG. nur voll und ganz anschließen.

Wenn dagegen in der Verkaufsstelle des Bäckers dem Käufer jedes verlangte Brot grundsätzlich auf das richtige, angekündigte Gewicht mit geeichter Waage und mit geeichten Gewichten vorgezogen und bei Minderergewicht die nötige Brotmenge hinzugelegt wird, dann wird ein Abteilen des Teiges für die einzelnen Brote durch Meß- oder Wiegegeräte in der Backstube nicht als öffentlicher Verkehr zu bezichtigen und Eichpflicht für die Meßgeräte der Backstube i. S. des § 6 EichG. nicht als vorliegend zu erachten sein. Erfahrungsgemäß kommt aber auch dieser Fall des Zuwiegens von Broten vor dem Käufer wohl kaum vor.

Es mag bei dieser Gelegenheit betont werden, daß ich der Stellungnahme des OLG. Hamm zur gleichen Frage in der Begründung zu seinem Urt. v. 20. Jan. 1926 (JW. 1927, 1714) nicht beipflichten konnte. Das Urt. des OLG. Köln v. 6. Juli 1926, S 246/26 ist m. W. das einzige eines oberen Gerichts, welches bei gleichem Tatfall, wie oben, zu einem Freispruch gelangte, indem es dabei öffentlichen Verkehr i. S. des § 6 EichG. nicht zu erkennen vermochte. Ich halte diese Auslegung des OLG. Köln nicht

von der Wichtigkeit der Backware überzeugen kann, ist unerheblich; eine Verpflichtung hierzu besteht angeichts des im Handelsverkehr zu beobachtenden Grundsatzes von Treu und Glauben nicht; erfahrungsgemäß wird davon auch nur höchst selten Gebrauch gemacht. Davon geht auch der vom Minister für Handel und Gewerbe bekanntgegebene Erlaß v. 3. April 1926 aus, in dem „Gesichtspunkte für die Beurteilung der Nach Eichpflicht der Wiegegeräte der Bäckereien“ (GewMch. 23, 574) aufgestellt werden, auch der vom Verteidiger des Angekl. erwähnte Bescheid des Reichswirtschaftsministeriums v. 23. Febr. 1927 spricht nicht gegen vorstehende Darlegungen, wenn darin ausgesprochen ist, daß Maße, Gewichte und Waagen, die lediglich im inneren Betriebe Verwendung finden, schon jetzt der Eichpflicht nicht unterliegen. Nach den Urteilsfeststellungen ist gerade die Annahme begründet, daß die ungeeichten Gewichte des Angekl. nicht lediglich im inneren Betriebe, sondern, wie dargelegt, zugleich auch im öffentlichen Verkehr angewendet worden sind.

Die Verurteilung des Angekl. sowie die Einziehung der vorchriftswidrigen Meßgeräte auf Grund des § 22 Maß- und Gewichtsd. läßt hiernach eine Rechtsverletzung nicht erkennen.

(RG., Urt. v. 17. Juni 1927, 1 S 449/27.)

### Dresden.

10. §§ 11, 16 KraftfahrzVerfWD. v. 5. Dez. 1925 in der Fassung vom 28. Juli 1926. Der Kraftwagenführer muß vor Beginn jeder Fahrt die Beleuchtungsanlage auf ihre ordnungsmäßige Beschaffenheit prüfen. †)

Der Angekl. hatte, als er am 21. Okt. 1926 abends in der 11. Stunde mit seinem Kraftwagen an der Ecke der S. Straße in D. vorüberfuhr, das hintere Kennzeichen des Kraftwagens nicht beleuchtet.

Auf Grund einer Besichtigung der Beleuchtungsvorrichtung hat der Nt. die Bekundung des Zeugen B., daß beim Beginn und beim Ende der Fahrt das hintere Kennzeichen beleuchtet gewesen sei, für vereinbar gehalten mit der Aussage des als Posten auf dem Markt

nur für abwegig, sondern auch dem Grundgedanken des EichG., das Publikum zu schützen, worauf bereits das BayObLG. München im Urt. v. 22. März 1902 (Meger 24, 455) hingewiesen hat, für zumiderlaufend.

Sonstige Entscheidungen oberster Gerichte zur Frage des inneren Betriebes bei Benutzung von Meßgeräten in Backstuben mit Rücksicht auf §§ 6, 11, 22 EichG. sind mir bis jetzt nicht bekanntgeworden.

RegNat Dr. Drewnitz, Berlin.

Zu 10. Dem Urt. beizupflichten, fällt bedenklich, weil die von der Revision behauptete Überspannung des Fahrlässigkeitsbegriffs zum mindesten mit den Gründen des OLG. nicht verneint werden kann. Es steht fest, daß das hintere Kennzeichen des Kraftwagens bei Beginn der Fahrt ordnungsmäßig beleuchtet gewesen ist, daß dies indessen nicht mehr der Fall war, als der Wagen einige Zeit später bei dem Polizeiposten vorbeikam. Ursache war die im Strafverfahren festgesetzte Beschaffenheit der Beleuchtungsanlage, die bei erheblicher Erschütterung ein selbsttätiges Aus- und Einschalten der Beleuchtung während der Fahrt ermöglichte, ein Fehler, der sich nicht ohne weiteres dem Beschauer offenbarte. Wenn bei solchem Tatbestand der Nt. ein fahrlässiges Verhalten des Kraftwagenführers für gegeben erachtete, so hätte er hierfür eine nähere Begründung geben müssen. Die Behauptung, der Führer habe die Beleuchtungsanlage vor Fahrtbeginn auf ihre ordnungsmäßige Beschaffenheit prüfen müssen, ist unzureichend. Steht fest, daß bei Beginn der Fahrt das hintere Kennzeichen beleuchtet war, so ist davon auszugehen, daß der Führer dies mußte. Jedenfalls hätte er, auch wenn ihm dies nicht von Anfang an bekannt war, bei der vom Nt. verlangten Prüfung eben anderes nicht feststellen können, als daß das Licht brannte. Dabei konnte er um so mehr Veruhigung fassen, als ja keinerlei Anzeichen dafür bestanden, daß die Beleuchtungsanlage an einem verborgenen Fehler litt. Von einer Fahrlässigkeit ließe sich nur dann reden, wenn der Mangel äußerlich irgendwie erkennbar gewesen wäre oder wenn, dem Führer bewußt, Störungen, wie auf der beanstandeten Fahrt, schon früher aufgetreten wären. Dann hätte der Führer unbedingt eine nähere Untersuchung vornehmen müssen, ob die zunächst funktionierende Anlage auch bei Bestand bleiben würde.

Das OLG. würde offenbar, wenn der Wagenführer während der Fahrt das Kennzeichen verloren hätte, auch Fahrlässigkeit annehmen und zur Begründung sagen, der Führer hätte vor Fahrtbeginn prüfen müssen, ob das Kennzeichen gehörig bereit war. Auch in solcher Annahme läge zweifellos eine Überspannung des Fahrlässigkeitsbegriffs. Eine derartig genaue Untersuchung ist immer nur dann geboten, wenn besondere Umstände darauf hinweisen, daß der äußerlich gebrauchsfertige Zustand des Wagens innere Mängel verberge oder daß sonstige auf der Fahrt sich alsbald Fehler herausstellen würden, die bestimmte Gefahren in sich schließen.

OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

stehenden Zeugen L., daß an dieser Stelle das Kennzeichen nicht beleuchtet war. Die Besichtigung hatte ergeben, daß die nicht ordnungsmäßige Beschaffenheit der Beleuchtungsanlage ein selbsttätiges Aus- und Einschalten der Beleuchtung während der Fahrt, z. B. bei erheblicher Erschütterung ermöglichte. (Der Urk. hatte hierzu noch festgestellt, daß der Fehler an der Beleuchtungsanlage „nicht ohne weiteres in die Augen fiel.“)

Der Urk. hat ausgeführt, daß der Angekl. bei Anwendung der der erforderlichen Sorgfalt und öfterer genauer Prüfung der Lichtanlage deren mangelhafte Beschaffenheit hätte erkennen müssen, daß er eine solche Prüfung aber nicht vorgenommen habe und daß in der Unterlassung dieser Verpflichtung ein für die Nichtbeleuchtung ursächliches Verschulden des Angekl. zu erblicken sei. Hierin findet das OLG. keine Überpannung des Begriffs der Fahrlässigkeit. Hinreichend deutlich hat der Urk. damit dem Angekl. nicht zugemutet, während der Fahrt ab und zu die Beleuchtung zu prüfen, sondern nur so viel, daß vor Inbetriebsetzung des Wagens auch die Beleuchtungsanlage auf ihre ordnungsmäßige Beschaffenheit zu prüfen sei, und hat festgestellt, daß der Angekl. dazu auch in der Lage gewesen ist.

(OLG. Dresden, FerStS., Ur. v. 26. Juli 1927, 2 Ost\* 70/27.)

\*

### Hamn.

**11. § 23 KraftfahrzG.** Die weitere Benutzung eines Kraftwagens, für den die Steuerkarte nicht rechtzeitig erneuert ist, ist nicht strafbar.

Bei dem in der Strafvorschrift enthaltenen Rechtsbegriff der „Zulassung zum Verkehr“ handelt es sich um die sachliche oder gegenständliche Zulassung des Kraftfahrzeuges als solchen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Sie ist die Vorbedingung für die Inbetriebsetzung im Verkehr. Deshalb erfolgt sie auf Grund einer behördlichen Prüfung der Eigenschaften des Kraftfahrzeuges im Hinblick auf seine Betriebssicherheit. Letztere bildet für diese „Zulassung“ den maßgebenden Gesichtspunkt. Das ergibt sich aus den §§ 1, 6 Ziff. 1 RVerf. v. 3. Mai 1909 und den §§ 5, 6 Abs. 1 und 2 KraftfahrzVerkVO., welche im vorliegenden Falle i. d. Fass. v. 5. Dez. 1925 in Betracht kommt (vgl. OLG. Hamn.: JurR. 1925, Rpr. S. 1414 Nr. 1962). Die so unterschiedene Zulassung wird von der höheren Verwaltungsbehörde vorgenommen. Sie gilt für das ganze Reich und ohne Rücksicht auf die Person des Fahrzeugeigentümers, solange sie nicht von der höheren Verwaltungsbehörde zurückgenommen worden ist (§ 28 VO.). Von der Erfüllung der steuerlichen Verpflichtungen seitens des jeweiligen Eigenbesizers des Kraftfahrzeuges wird jene Zulassung nicht unmittelbar beeinflusst. Das lehnen bedenkenfrei die §§ 6 Abs. 5 Satz 4 VO.; 3 Abs. 2; 7 Abs. 1, 10 Abs. 1; 11 Abs. 2 Satz 2 KraftfahrzG. i. d. Fass. v. 19. Mai 1926; 21 Ausf. Best. zu letzterem Ges. Nach diesen Vorschriften liegt die Sache so, daß im Falle nicht rechtzeitiger Lösung einer neuen Steuerkarte oder nicht rechtzeitiger Entrichtung der Steuer es dem FinA. zusteht, bei der höheren Verwaltungsbehörde die Einziehung der Zulassungsbescheinigung und des Kennzeichens zu beantragen, und daß die höhere Verwaltungsbehörde diesem Antrage zu entsprechen, also die Zulassung im oben gedachten Sinne zurückzunehmen hat. Von der Durchführung dieser Maßnahme der Verwaltungsbehörde ab ist dann das Kraftfahrzeug der „Zulassung“ i. S. des § 23 des Ges. v. 3. Mai 1909, allerdings aus einem aus dem Rahmen ihrer eigentlichen Zweckbestimmung herausfallenden fiskalischen Grunde, entkleidet. Wer es nunmehr auf öffentlichen Wegen oder Plätzen führt, macht sich nach § 23 des Ges. v. 3. Mai 1909 strafbar. Bis zu diesem Zeitpunkte hingegen bleibt das Fahrzeug trotz der steuerlichen Verfaumnisse des Eigenbesizers „zugelassen“.

Aus den vorstehenden Erwägungen folgt, daß in dem zur Erörterung stehenden Rechtsfalle der Beschw. auf Grund der gegen ihn angewandten Strafvorschrift nicht verurteilt werden konnte. Die Feststellungen des angefochtenen Urk. sind klar und erschöpfend. Sie ergeben in ihrem Zusammenhange nach der positiven Seite hin, daß das vom Beschw. geführte Kraftfahrzeug ursprünglich von der früheren Verwaltungsbehörde ordnungsmäßig zugelassen worden ist, nach der negativen Seite hin, daß zur Zeit des erörterten Vorganges eine Einziehung der Zulassungsbescheinigung nicht veranlaßt worden war. Also hat der Beschw. ein zum Verkehr zugelassenes Kraftfahrzeug gefahren.

Die Frage, ob der Beschw. im Hinblick auf § 12 KraftfahrzG., § 377 RVerf. mit einer Ordnungsstrafe hätte belegt werden können, mag dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls wäre diese „Ordnungswidrigkeit“ gegenüber dem zur Anklage gebrachten vermeintlichen Vergehen gegen § 23 RVerf. v. 3. Mai 1909 i. S. des § 264 StPD. eine „andere Tat“, die in dem jetzt anhängigen Strafverfahren nicht verfolgt werden könnte.

(OLG. Hamn., StS., Ur. v. 13. Sept. 1927, S 355/27.)

Mitgeteilt von R. Daltrop, Bielefeld.

\*

### Karlsruhe.

**12. § 21 KraftfahrzG.** Der Kraftfahrzeugbesitzer, der sich weigert, der aus steuerlichen Gründen vom FinA. und Bezirksamt (Zulassungsbehörde) ausgesprochenen Anordnung, die Zulassungsbescheinigung zurückzugeben, nachzukommen, ist nicht aus § 21 KraftfahrzG. u. § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVO. strafbar. †)

Der Angekl. ist Geschäftsführer der Brauerei A. GmbH. Die dieser für ihren Lastkraftwagen ausgestellt Steuerkarte war abgelassen. Der Aufforderung des Finanzamts zur Erneuerung der Karte ist der Angekl. nicht nachgekommen. Das FinA. hat deshalb das Bezirksamt als die zuständige Zulassungsbehörde ersucht, die Zulassungsbescheinigung für den genannten Kraftwagen einzuziehen und den Dienststempel auf dem Kennzeichen in auffälliger Weise zu vernichten. Das Kennzeichen ist abgeliefert. Dagegen hat der Angekl., unerachtet einer Aufforderung auch durch das Bezirksamt, sich geweigert, die Zulassungsbescheinigung für den Kraftwagen, welchen er im Frühjahr 1927 wieder in Benutzung nehmen wollte, abzuliefern. Das OLG. hat ihn „wegen Übertretung nach § 21 KraftfahrzG. und § 6 Abs. 5 KraftfahrzVerkVO.“ verurteilt.

Für die Frage, ob der Angekl. wegen seines Verhaltens nach § 21 KraftfahrzG. verantwortlich gemacht werden kann, ist entscheidend, ob die allein in Betracht kommende Bestimmung von § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVO. einen genügend scharf umrissenen und durch § 21 KraftfahrzG. gedeckten, unter Strafe gestellten Tatbestand überhaupt darstellt. Sowohl nach dem Inhalt der Vorschriften des KraftfahrzG. und der KraftfahrzVerkVO. selbst als nach dem Zusammenhalte dieser Bestimmungen mit den in Betracht kommenden Vorschriften der einschlägigen Steuergesetze aber ist jene Frage zu verneinen.

Keiner der Bestimmungen des § 6 KraftfahrzG. läßt sich die Vorschrift von § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVO. unterordnen. Zunächst nicht der Ermächtigung nach Abs. 1 Ziff. 1 des Ges. (Wird ausgeführt.)

In Betracht käme nur die Ermächtigungsvorschrift unter Abs. 1 Ziff. 2 des Ges. Aber auch sie vermag die Vorschrift von § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVO. nicht zu decken. Die letztgenannte Ermächtigung umfaßt die „sonstigen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erforderlichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Unter Ordnung i. S. dieser Bestimmung ist nicht die Rechtsordnung, sondern nur die äußere Ordnung des menschlichen Zusammenlebens zu verstehen. Und die Erhaltung der Sicherheit bedeutet die Abwendung der Gefahren einer Schädigung an Leib, Leben, Gesundheit oder auch Vermögen durch den Kraftfahrzeugverkehr (Isaac, Komm. z. AutomobilG., § 21 IV S. 399). Der Erhaltung von Ordnung und Sicherheit i. S. von § 6 Abs. 1 Ziff. 2 KraftfahrzG. dienen Vorschriften demzufolge nur dann, wenn sie die Schaffung und Erhaltung der unerlässlichen Voraussetzungen für eine geregelte Abwicklung des Verkehrs und die Abwendung der aus dem Verkehr drohenden Gefahren bezwecken. Vorschriften dagegen, welche anderen, z. B. steuerlichen, Zwecken dienen, gehören nicht hierher (Müller, AutomobilG. § 21 S. 359 bis 360). Soweit sie die Erhaltung von Ordnung und Sicherheit in diesem begrenzten Sinne zum Gegenstand haben, fallen auch bloße Kontrollvorschriften, insbes. solche über die Prüfung und Kennzeichnung der Fahrzeuge, unter jene Vorschrift; insoweit ist deren polizeilicher Charakter anzuerkennen. Deshalb kann z. B. die durch § 6 Abs. 5 Satz 1 KraftfahrzVerkVO. dem Eigentümer auferlegte Verpflichtung, die gänzliche Herausziehung eines Kraftfahrzeuges aus dem öffentlichen Verkehr der zuständigen Verwaltungsbehörde mitzuteilen sowie die Zulassungsbescheinigung und das Kennzeichen abzuliefern oder das letztere zur Vernichtung des Dienststempels vorzulegen, als ein durch § 6 Abs. 1 Ziff. 2 KraftfahrzG. gedeckter und der Strafandrohung des § 21 KraftfahrzG. unterliegender, hinreichend umrissener Tatbestand betrachtet werden. Das OLG. will augenscheinlich auch der Vorschrift in § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVO. den rechtlichen Charakter einer solchen polizeilichen Kontrollvorschrift beimessen. Gegen diese Auffassung sprechen aber schon Wortlaut und Inhalt der Vorschrift selbst, vor allem aber und zwingend der Ber-

Zu 12. Nach § 21 KraftfahrzG. wird bestraft, wer „den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt“. Die Zuständigkeit zur Erlassung solcher Anordnungen ist in § 6 KraftfahrzG. geregelt. Danach hat die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats die Anordnungen zu erlassen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2) und, soweit sie dies nicht tut, die Landeszentralbehörde (§ 6 Abs. 3).

Die Reichsregierung hat von der ihr eingeräumten Ermächtigung u. a. durch die Erlassung der KraftfahrzVerkVO. Gebrauch gemacht. Einschlägig ist hier der § 6 Abs. 5 VerkVO. Der Satz 1 des § 6 Abs. 5 gehört zweifellos zu den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen erlassenen Anordnungen (vgl. Bay-ObLG. v. 20. Jan. 1924, RevReg. I 912/24). Dagegen kann die Ur-

gleich jener Bestimmung mit den einschlägigen Vorschriften in den maßgebenden Steuergeetzen. Nach § 6 Abs. 5 Satz 3 KraftfahrzVerkVd. hat die zuständige Verwaltungsbehörde, wenn die Ablieferung der Zulassungsbescheinigung unterbleibt, diese sowie das Kennzeichen einzuziehen oder, soweit die Einziehung des Kennzeichens nicht zulässig ist, den Dienststempel auf diesem augenfällig zu vernichten. Wenn der Satz 4 des gleichen Abs. unmittelbar anschließend in seiner Fassung, schon im Aug. 1926 in Geltung gewesen, Fassung vorschreibt, in gleicher Weise sei auf Antrag der Steuerbehörde zu verfahren, sofern eine neue Steuerkarte nicht rechtzeitig gelöst oder die Kraftfahrzeugsteuer nicht rechtzeitig entrichtet ist, so sollte hiermit ersichtlich keine dem Satz 1 rechtlich gleichzusetzende Aufforderung an den Eigentümer zu einem bestimmten Handeln ausgesprochen, sondern lediglich eine der Verwaltungsbehörde im Verhältnis zur Steuerbehörde obliegende, steuerlichen Zwecken dienende Verpflichtung klargestellt werden.

Diese Auslegung ergibt sich auch schlüssig aus dem geschichtlichen Werdegang der einschlägigen Bestimmungen. (Wird näher ausgeführt.)

Der ausschließlich steuerrechtliche Charakter der Vorschrift des § 62 RStempG. v. 22. Juli 1909 kann keinem Zweifel unterliegen. Als solche haben sie das KraftfahrzG. v. 3. Mai 1909 und die KraftfahrzVerkVd. v. 3. Febr. 1910 vorgefunden. Wenn daher die letztere bereits in ihrer ursprünglichen Fassung in § 6 Abs. 5, nachdem sie in Satz 3 für den Fall der Nichtablieferung die zuständige Verwaltungsbehörde zur Einziehung der Zulassungsbescheinigung und des Kennzeichens oder beziehungsweise zur auffälligen Vernichtung des Dienststempels auf den letzteren angewiesen hatte, in Satz 4 weiter bestimmte, in gleicher Weise sei auf Antrag der Steuerbehörde zu verfahren, im Falle die Steuerkarte nicht rechtzeitig erneuert werde, so sollte durch die Aufnahme dieser, inhaltlich lediglich den § 62 Abs. 2 RStempG. wiedergebenden, Vorschrift unter die Bestimmung auch der KraftfahrzVerkVd. ersichtlich nur der ebengenannten steuerrechtlichen Vorschrift ein weiterer Nachdruck verliehen werden. Ihren Charakter als rein steuerrechtliche Bestimmung hat die Vorschrift durch ihre Übernahme in die KraftfahrzVerkVd. nicht verloren. Sie hat insbes. hierdurch nicht die Bedeutung auch einer polizeilichen Kontrollvorschrift erlangt. Eine innere rechtliche Beziehung der Bestimmung zu der weisensverschiedenen Vorschrift von Satz 1 des § 6 Abs. 5 KraftfahrzVerkVd. insbes. wurde hierdurch nicht geschaffen. Dieser ausschließlich steuerrechtliche Charakter der fraglichen Bestimmung und deren Verhältnis zu den jeweils geltenden Vorschriften der Steuergeetze haben sich auch in der Folge in keiner Weise verschoben. (Wird näher dargelegt und fortgefahren.)

Wenn endlich dann in der weiteren Folge zunächst durch Ges. v. 15. Mai 1926 (RGBl. I, 223) die Fassung des KraftfahrzSteuerG. und dann durch Vd. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) die der KraftfahrzVerkVd. i. S. der jetzt in Geltung befindlichen Vorschriften geändert wurden, so hatten auch diese Maßnahmen ihren Grund und Zweck ersichtlich lediglich darin, daß die Erhebung der Steuer mit der verkehrspolizeilichen Zulassung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge eng verknüpft ist und deshalb die gegenseitige Anpassung der steuerlichen und verkehrspolizeilichen Bestimmungen als sachgemäß und geboten erschien. Eine Änderung der rechtlichen Beziehungen, insbes. bezüglich der hier unmittelbar in Betracht kommenden Bestimmung, war hierbei erkennbar nicht beabsichtigt. Die erweiterte Fassung der Bestimmung von § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerkVd. durch die Vd. v. 28. Juli 1926 dahin, daß in gleicher Weise auf Antrag der Steuerbehörde u. a. auch dann zu verfahren sei, wenn „die Kraftfahrzeugsteuer nicht rechtzeitig entrichtet ist“, ist im Gegenteil geeignet, den rein steuerrechtlichen Charakter der Vorschrift noch schärfer ins Licht zu setzen.

(OLG. Karlsruhe, StS., Urt. v. 10. März 1927, S R 23/27.)

Mitgeteilt von SenPräf. Buzengeiger, Karlsruhe.

\*

ordnung in Satz 4, wie das gegenwärtige Urt. zutreffend ausführt und wie auch das erwähnte Urt. des BayObLG. angenommen hat, nicht zu diesen Vorschriften gerechnet werden. Sie behandelt eine Maßnahme, die ausschließlich die Behütung von Steuerhinterziehung bezweckt und somit fiskalischen Zwecken, nicht aber zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen dient. Das Gericht, das über eine Anklage nach § 2 KraftfahrzG. zu entscheiden hat, ist befugt und gehalten, nachzuprüfen, ob eine Anordnung zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen dient, wenn es auch nicht zu unteruchen hat, ob die Anordnung zur Erreichung dieses Zieles zweckmäßig ist. In der Rechtslehre besteht Einmigkeit darüber, daß Vorschriften, die anderen Zwecken dienen, nicht hierher gehören und daß Verstöße gegen sie nicht aus § 2 KraftfahrzG. strafbar sind. Dies gilt z. B. von Vorschriften, die im steuerlichen Interesse erlassen sind (vgl. Müller, AutomobilG. 2. Aufl. § 21 B II).

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

## Königsberg.

13. Ne bis in idem. Einstellung des Verfahrens wegen einer Handlung, bezüglich deren die Strafkammer im Gegensatz zum Schöffengericht Tateinheit mit einer durch Zurücknahme der Verurteilung oder Freispruch rechtskräftig abgeurteilten Handlung angenommen hat. f)

(OLG. Königsberg, Urt. v. 15. Juni 1927, 6 S 142/27.)

Abgedr. JW. 1927, 2084.

## B. Arbeitsgerichte.

### Berlin.

#### Landesarbeitsgerichte.

1. Die Verpflichtung des Arbeitnehmerverbandes, für die Aufrechterhaltung des tariflichen Friedens zu sorgen, hat zur Voraussetzung, daß der Arbeitgeber sich vor Einleitung wirtschaftlicher Kampfmaßnahmen rechtzeitig mit dem Arbeitnehmerverband in Verbindung setzt.

Zu Recht machen die Bkl. den Vorwurf, sie habe ihre Friedenspflicht dadurch verletzt, daß sie dem Verbands nicht von dem ausgebrochenen Wirtschaftskampf Mitteilung gemacht und vor der Entlassung ihrer Arbeitnehmer damit nicht alle ihr zu Gebote stehenden Mittel, für den Wirtschaftsfrieden zu wirken, erschöpft habe. Auch für die Kl. ergab sich aus der auch ihr obliegenden Pflicht zur Wahrung des Arbeitsfriedens die Verpflichtung, alles zu tun, was geeignet war, der Erhaltung des Arbeitsfriedens zu dienen. Dazu gehört vor allem die Pflicht, die am Tarifvertrage beteiligten Verbände vor dem Ausbruch des Arbeitskampfes in Kenntnis zu setzen. Dadurch unterscheidet sich der vorl. Fall von dem Fall, den das RG. durch Urt. v. 9. Juni 1926 (RG. 111, 105) entschieden hat. Denn dort hatte der beteiligte Verband von dem Arbeitskampf Kenntnis, ehe er sich zur Entlassung der Arbeitnehmer zupigte, und förderte schon vorher das Verhalten der Arbeitnehmer, das zur Entlassung führte. Hier aber war dem Verband gar keine Gelegenheit geboten, arbeitsfriedlich auf die Arbeiter einzuwirken... Auch der Briefwechsel ist verjätet vorgelegt und deshalb nach § 67 ArbGG.

Zu 13. Das Urt. des OLG. Königsberg v. 15. Juni 1927 in JW. 1927, 2084 f. 47 ist nicht zu billigen. Wird ein Angekl. wegen zwei selbständ. Straftaten abgeurteilt, obwohl nicht Realkonkurrenz, sondern Tateinheit i. S. § 3 StGB. vorliegt, und scheidet er nur eine der beiden Aburteilungen mit dem zulässigen Rechtsmittel an, so ist diese Rechtsmittelbeschränkung wirkungslos (RGSt. 59, 317 f.; Doerr, StPD., 10. Aufl., 1927, S. 165 § 318 Anm.). Gleiches gilt für die Zurücknahme des Rechtsmittels bez. einer der idealkonkurr. Straftaten unter Aufrechterhaltung des Rechtsmittels bez. der anderen; eine derartige Rechtsmittelzurücknahme, die sich nur auf einen Teil einer einheitlichen Tat bezieht, ist ohne rechtliche Wirkung. Das hat das OLG. verkannt.

Sind im UröffVeschl. zwei selbständige Straftaten, im Urt. aber zwei tateinheitlich zusammenschließende Handlungen angenommen, von denen bloß eine feststellbar ist, so bleibt, um den UröffVeschl. oder die Anklage zu erschöpfen, wegen der hier angenommenen Realkonkurrenz nur Freisprechung wegen der einen (nicht feststellbaren) Straftat neben der Verurteilung wegen der anderen übrig. Ein solches Urt. muß aber als Ganzes einheitlich gewürdigt werden. Legt Angekl. wegen der Verurteilung Berufung ein, so ist das BG. durch die nicht angefochtene Freisprechung keineswegs gehindert, die Tat nach allen rechtlichen Gesichtspunkten zu würdigen und wiederum Tateinheit, diesmal aber unter Feststellung beider idealkonkurr. Delikte, anzunehmen. Der Grundsatz „Ne bis“ betrifft nur die Tat, nicht die einzelnen Möglichkeiten deren rechtlicher Beurteilung. Die Tat wird durch die Freisprechung bez. eines Delikts neben der Verurteilung wegen einer anderen Qualifikation nicht derart erledigt, daß man von einer res iudicata (hier rechtskräftige Freisprechung) bez. der Tat nach allen ihren rechtlichen Gesichtspunkten sprechen könnte. Anders läge der Fall und das OLG. hätte recht, wenn die Freisprechung nicht neben der Verurteilung im gleichen Urt., sondern getrennt in einem anderen Urt. erfolgt und dieses rechtskräftig geworden wäre. Nur dann hätte die Freisprechung eine selbständige Bedeutung in dem Sinne, daß sie bez. der ganzen Tat, die der freisprechende Richter nach allen rechtlichen Gesichtspunkten würdigen mußte, res iudicata schaffen würde. Auch das hat das OLG. außer acht gelassen.

Die Entsch. zeigt deutlich die Notwendigkeit, die Straffenate der Oberlandesgerichte, solange sie letzte Instanz sind, wieder besser, d. h. mit fünf Richtern, zu besetzen. Ein Kollegium von fünf Mitgliedern bietet im allgemeinen doch mehr Garantie für die Richtigkeit seiner Entscheidungen als die Dreizahl. Auch Fälle, wie z. B. JW. 1927, 2075<sup>32</sup>, die dem Ansehen der Gerichte und schließlich der Juristen überhaupt abträglich sind, würden wohl durch eine bessere Besetzung der Oberlandesgerichte seltener werden.

OLGR. Prof. Dr. Fr. Doerr, München.

nicht zu verwenden, läßt im übrigen auch erkennen, daß die Kl. sich an die Gauverwaltung erst gewendet hat, nachdem sie aus der Arbeitsverweigerung die Folgen gezogen hatte. Endlich folgt daraus nichts zugunsten der Kl., daß die Zettel für die Versammlung v. 30. Juni 1927 verteilt worden sind, da sie jedenfalls erst nach der Entlassung der Arbeiter verteilt sind. Nach der Sachlage, wie sie unabhängig von den nicht zugelassenen Behauptungen der Kl. der Beurteilung der Kammer unterlag, ist die Kl. von einer Verletzung der ihr obliegenden Friedenspflicht deshalb nicht freizusprechen, weil sie es unterlassen hat, den beteiligten Verbänden von dem Ausbruch des Wirtschaftskampfes Mitteilung zu machen (RG. 111, 110). Sie hätte eine Unterstützung des Verbandes dadurch zu erreichen suchen müssen, daß sie ihm von der Arbeitsverweigerung und ihren Bekanntmachungen Kenntnis gab. Dieses Unterlassen bedeutet einen Verstoß gegen die ihr obliegende Friedenspflicht und befreite deshalb die Verbände von der Pflicht, sich ihrerseits vertragstreu zu verhalten.

(LArbG. Berlin, Ur. v. 25. Okt. 1927, 102 S 104/27.)

Mitgeteilt von M. Dr. Siegfried Weinberg, Berlin.

## C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

### I. Reich.

#### Reichsfinanzhof.

Bericht von Senatspräsi. Dr. G. Strupp, Reichsfinanzrat Dr. Boetche, Reichsfinanzrat Art u. Reichsfinanzrat Dr. Gg. Schmauser, München.

[× Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofs abgedruckt.]

× I. § 2 VersStG. Der Senat hält an seiner Bd. 17 S. 236 ausgesprochenen Ansicht fest, daß die Annahme einer Versicherung i. S. des § 2 VersStG. nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß die Vereinsatzung des Versicherers die Klausel enthält, auf die Schadensvergütungen bestehe kein Rechtsanspruch der Mitglieder, wofür nach Lage der rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse Treu und Glauben den Verein zur Schadensvergütung verpflichten. f)

RG. 17, 23 hat entschieden, daß der beschwerdeführende eingetragene Verein und die zugunsten seiner Mitglieder eingeführte Glaschadensvergütung unter das VersStG. falle. Der Verein hat die Steuerfestsetzung des FinA. von den im 2. Vierteljahre 1926 zur Deckung der Schadensfälle erhobenen Umlagebeträgen zum Anlaß genommen, im Berufungsverfahren die Steuerfrage erneut zur Entsch. zu bringen, ist aber sowohl mit dem Einspruch wie mit der Berufung zurückgewiesen worden. Auch seiner Rechtsbeschwerde ist der Erfolg versagt.

Die Begriffsbestimmung der Versicherungsunternehmung in § 1 Abs. 2 des Gef. v. 12. Mai 1901 ist nach der ausdrücklichen Vorschrift des Gef. nur für das Versicherungsaufsichtsgesetz gegeben, und daher ist auch das, was unter Rechtsanspruch i. S. dieser Begriffsbestimmung zu verstehen ist, nur aus Zweck und Sinn dieses Gef. zu bestimmen. Das VersStG. verweist für den von ihm gebrauchten Begriff der Versicherung weder auf das genannte VersAufsG., noch gebraucht es seinerseits zur Begriffszugrenzung des Wortes Versicherung den Ausdruck Rechtsanspruch oder Anspruch. In dem hier allein in Betracht kommenden § 2 Abs. 1 bestimmt es lediglich, daß als Versicherung i. S. des VersStG. auch die zwischen Personenvereinigungen getroffene Vereinbarung gilt, gewisse Verluste oder Schadensverbindlichkeiten gemeinsam zu tragen, die den Gegenstand einer Versicherung bilden können. Zur Entsch. steht

Zu 1. Der Tatbestand ist deutlicher ersichtlich aus dem früheren Ur. v. 30. Okt. 1925, II A 524/25, RG. 17, 236.

Der in Frage kommende Verein ist nach seinen Satzungen ein gemeinnütziger Unterstützungsverein und bezweckt die gemeinschaftliche Tragung der Kosten bei eintretenden Glaschadenschadensfällen einzelner Mitglieder, ohne dieser einen Rechtsanspruch zu gewähren. Mitglied kann jeder Hausbesitzer oder selbständiger Ladeninhaber werden. Mit dem Eintritt und der Entrichtung der vorhergehenden einmaligen Beiträge gilt das Mitglied gegen Schaden an Scheiben als voll geschützt, die Schadensummen werden vierteljährlich auf die Mitglieder umgelegt. In Schadensfällen ist sofort Anzeige zu erstatten, Erstattungsansprüche sind von dem geschädigten Mitglied selbst zu verfolgen, erzielte Erstattungen an den Verein abzuführen. Über Streitigkeiten wegen der Höhe der Unterstützung entscheidet der Vorstand mit dem Aufsichtsausschuß. Begründet ist diese Fassung der Statuten in der Generalversammlung durch die Verhandlungen mit dem FinA. für Privatversicherungen; gegen die Anmeldung bei diesen sprachen sich mehrere Mitglieder aus, und es wurde einstimmig beschlossen, daß der Verein, wie bereits im Januar beschlossen, nur ein Unterstützungsverein sein und ausdrücklich der Rechtsanspruch ausgeschlossen werden solle.

Hiernach gewährt der Verein einen im einzelnen geregelten,

also ganz ausschließlich, ob der beschwerdeführende Verein mit Recht behaupten wolle, seine Vereinsatzung enthalte hinsichtlich der Schadensvergütung-Zusicherungen überhaupt keine Vereinbarungen, wenn sie aber eine Vereinbarung darstellt, ob es eine solche Vereinbarung ist, wie sie der § 2 Abs. 1 VersStG. im Auge hat.

Vereinbarung ist an sich jede Willenseinigung mehrerer Personen über ein bestimmtes Handeln oder Verhalten, und in diesem Sinne stellen eine Vereinbarung auch die vereinsmäßigen Bestimmungen der Satzung des beschwerdeführenden dar. Allerdings kann die Bindung in eine Willenseinigung weiter oder enger sein. Eine Willenseinigung in Beziehung auf ein bestimmtes Handeln oder Verhalten ist auch bereits die bloße Konstatierung einer Willensübereinstimmung, bei der die Sicherheit des künftigen Handelns oder Verhaltens der Beteiligten einzig aus der gegenseitigen Überzeugung des auf das gleiche Ziel gerichteten Interesses geschöpft wird und nur hierin, nicht in irgendwelchen Zwang gegründet werden soll. Bereits solchen Vereinbarungen hat der RFH. in all den Fällen, wo die Beteiligten wegen Formmangels, Verstoßes wider die guten Sitten oder bestehender Verbote nichtige Verträge trotzdem auszuhalten, in ständiger Rfpr. die gleiche steuerrechtliche Bedeutung wie den entsprechenden gültigen Verträgen beigelegt. Er hat sich dabei von der Überlegung leiten lassen, daß für den, der sich bei Bewirklichung steuerrechtlicher Tatbestände außerhalb der RechtsD. stellt, die Gesetzwidrigkeit seines Verhaltens kein Privilegium der Steuerfreiheit gegenüber demjenigen werden darf, der sich bei Verfolgung seiner wirtschaftlichen Ziele innerhalb der RechtsD. hält und dabei steuerliche Verpflichtungen auslöst.

Der Grund, warum das Steuergesetz Willenseinigungen unter Umständen auch ohne deren gesetzliche Verbindlichkeit die gleiche steuerliche Bedeutung wie rechtlich erzwingbaren Willenseinigungen beilegt, kann aber auch darin gefunden werden, daß die Vereinbarung eines bestimmten Handelns oder Verhaltens unter Umständen sehr viel wirksamer als durch die bloße Möglichkeit der Inanspruchnahme staatlicher Zwangsmittel, durch die Wucht des eigenen Interesses des Vertragsgegners an der Willenseinigung sichergestellt sein kann. Die bloße Klagbarkeit eines Anspruchs ist gegenüber einem leistungsunfähigen Vertragsgegner wertlos, da niemand von dem bloßen Bewußtsein, im Rechte zu sein, leben kann. Der einzelne wird daher die Wahrung seiner Interessen unter Umständen vielmehr in einer Organisation gesichert sehen, deren Ausdehnung und Leistungsfähigkeit auf breiter Grundlage einzig in die Gewissenhaftigkeit der Erfüllung übernommener Versprechungen nach Treu und Glauben gegründet ist und für den einzelnen die Durchführung der Versprechungen im gerichtlichen Wege bedeutungslos und überflüssig macht. Gerade der beschwerdeführende Verein bietet für eine solche Ordnung wirtschaftlicher Bedürfnisse außerhalb der gerichtlichen Rechtspflege und mit der gleichen Sicherheit wie diese ein bemerkenswertes Beispiel. Es ist leicht einzusehen, daß eine Personenvereinigung von dem Umfang des Vereins, dessen mehr als 15000 Mitglieder unmöglich zueinander in persönlicher Berührung stehen können und der den Klageweg für die Entschädigungsansprüche ausgeschlossen hat, sich nicht würde halten können und auseinanderfallen müßte, wenn es sich seine Leitung einsparen lassen wollte, sich in der Erfüllung der eingegangenen Entschädigungszusagen nicht streng auf der Linie von Treu und Glauben zu halten oder nicht dafür zu sorgen, daß der einzelne im Schadensfalle auch wirklich zu der zugesagten Schadensvergütung gelange. Daß die Nichtgewährung der Vergütung im Schadensfall aber einen groben Bruch von Treu und Glauben bedeuten würde, ergibt sich daraus, daß die Mitglieder selbst dem Verein zur Zahlung der Eintrittsgelder und der zu ihrem etwaigen Austritt fällig gewordenen Umlagen verhaftet sind, wobei ihnen gegenüber ein Klagerrecht des Vereins besteht, und daß sie ihre Verpflichtung durch eine Kaution sicherstellen müssen. Denn es wird kein Mitglied bereit sein, sich solchen Verpflichtungen zu

wenn auch nur tatsächlichen Schutz gegen gewisse Schadensfälle. In einer solchen Regelung kann m. E. eine Vereinbarung i. S. § 2 Abs. 1 VersStG. erblickt werden, da in Steuerfragen die wirtschaftliche Betrachtungsweise den Ausschlag gibt. Der vorstehenden Entsch. muß also im Ergebnis beigetreten werden. Zweifelhaft ist die Begründung. Der RFH. ist der Meinung, daß ein Rechtsanspruch der Vereinsmitglieder i. S. von § 194 BGB. gegeben sei. Das ist m. E. nicht zu vereinbaren mit den Satzungen. Sie schließen nicht nur den Rechtsweg aus, sondern bestimmen ausdrücklich, daß ein Rechtsanspruch nicht begründet werden kann. Angesichts dieser klaren und eindeutigen Fassung der Satzungen ist es unmöglich, aus dem Grundsatz von Treu und Glauben das Gegenteil herzuleiten. Die Ansicht, einen Rechtsanspruch nicht zu gewähren, ist auch zweifellos erstlich gewesen. Bestimmend war dabei der Wunsch, der Aufsicht durch das AufsA. zu entgehen. Das Mitglied hat deshalb m. E. nur einen tatsächlichen Schutz. In der großen Mehrzahl der Fälle wird dies praktisch bedeutungslos sein, die Entschädigung anstandslos gemährt werden. In Streitfällen dagegen ist das Mitglied abhängig von der Entsch. des Vorstandes und des Aufsichtsausschusses.

M. Dr. Kaufmann, Leipzig.



unterwerfen, wenn es nicht die Sicherheit haben kann, daß der Verein seinerseits die vereinbarten Entschädigungen leistet. Dieser Schutz ist dem Mitglied, das seine Beiträge entrichtet hat, in den Satzungen ausdrücklich zugesagt.

Es ist nicht zu verkennen, daß mit der immer feineren gesellschaftlichen Durchgliederung des Wirtschaftslebens die wachsende Macht der gesellschaftlichen Organisationen vielmehr in die peinliche Beachtung von Treu und Glauben gegenüber ihren Mitgliedern als in deren Klagerrecht gegen ihre Gesellschaft gegründet ist, und daß daher, wie im Falle des beschwerdeführenden Vereins, ein Ausschluß des Klagerwegs in vielen Fällen nicht mehr als eine formale Bedeutung zu beanspruchen hat, da es bei der Ordnung der Verhältnisse im Ernst zu einer Klage gegen die Gesellschaft ohnehin nicht kommt. Die Entwicklung dieser Verhältnisse kann bei Anwendung und Auslegung der Steuergesetze nicht unberücksichtigt bleiben. Bindungen, die das Wirtschaftsleben für seine Ordnung als hinreichend ansieht, müssen es auch für das Steuerrecht sein, das an die Ordnungen des Wirtschaftslebens anknüpft, um einen Teil der wirtschaftlichen Kräfte zur Befriedigung der staatlichen Bedürfnisse in Anspruch zu nehmen. Das VerStG. ist bestimmt, eine VerkSt. auf den Geldumlag im Versicherungswesen zu legen. Wenn es hierbei im § 2 Abs. 1 als Versicherungen in seinem Sinne auch die zwischen Personenvereinigungen getroffenen Vereinbarungen erklärt, gewisse Verluste oder Schadensverbindlichkeiten gemeinsam zu tragen, die den Gegenstand der Versicherung bilden können, so gibt es damit zu erkennen, daß der in anderen Gesetzen ausgebildete Begriff der Versicherung nicht auch ohne weiteres und nicht ausschließlich auch für das VerStG. diesen Begriff abgrenzt, sondern daß hierfür allein die Zwecke des Steuergesetzes maßgebend sind, und eben diese Zwecke können auch allein für das Maß der Bindung maßgebend sein, die das Gesetz für Willenseinigungen voraussetzt, um sie als Vereinbarungen i. S. des Gesetzes anzusehen.

In dem früheren Ur. v. 30. Okt. 1925 ist ausgesprochen, daß allerdings auch die Vereinbarung nach § 2 Abs. 1 VerStG. das Vorliegen eines Anspruchs voraussetzt. Damit ist aber nur gesagt, daß nicht jede Willenseinigung genüge, sondern nur eine solche, bei der der Versprechende von der versprochenen Leistung oder dem versprochenen Verhalten nicht willkürlich abgehen kann, sondern an sie mindestens nach Treu und Glauben gebunden ist. Ob das ein Anspruch auch i. S. des bürgerlichen Rechts ist, liegt zu entscheiden nicht vom Standpunkt des Steuergesetzes kein genügender Anlaß vor. Der Sen. steht aber nicht an, diese Frage zu bejahen. Nach § 194 BGB. ist Anspruch jedes Recht, von einem anderen ein Tun oder ein Unterlassen zu verlangen. Ein solches Recht liegt vor, wenn das Gesetz einen das Verlangen nach dem Tun oder Unterlassen erklärenden einseitigen Willen für bindend erklärt oder wenn es eine auf das Tun oder Unterlassen gerichtete Willensbindung mehrerer Personen für zulässig erklärt. Liegt eine solche gesetzliche oder gesetzlich zulässige Bindung vor, so kann nach § 13 BGB. der Rechtsweg für sie nicht ausgeschlossen werden, es sein denn, daß die Beteiligten ein Schiedsverfahren vor einem der Vorschriften der ZPO. entsprechenden Schiedsgerichte vereinbart haben. Eine Vereinbarung des Ausschlusses des Rechtswegs ist daher nichtig, ohne daß dadurch der Antrag selbst nichtig würde, es sei denn, daß für den Fall der Nichtigkeit des Ausschlusses des Rechtswegs auch die verdingungsmäßige Bindung nicht gewollt war. Von letzterem kann im vorl. Falle keine Rede sein, da, wie eingehend dargelegt, für den Verein der Ausschluß des Rechtswegs nur eine formale Bedeutung haben konnte. In diesem Punkte weicht der erk. Sen. von der Begründung des kammergerichtl. Ur. in der Tat ab, daß in eine Prüfung der Frage, ob denn der Ausschluß des Rechtswegs im Hinblick auf § 13 BGB. nicht nichtig ist, trotz des einen ganz gleichen Fall betreffenden Ur. des RG. (RG. 37, 427) überhaupt nicht eingetreten ist.

(RG., II. Sen., Weisid v. 7. Mai 1927, II A 131/27.)

\*

× 2. § 1 Nr. 1 UmfStG. 1919. Der Veranstalter von Gesellschaftsreisen ist, sofern nichts anderes vereinbart ist, für die inländischen und ausländischen Leistungen an die Reisetilnehmer nur mit seiner Vermittlungsgebühr umsatzsteuerpflichtig, wenn die Leistungen — insbesondere Beförderungen, Beherbergung, Verpflegung, Führungen — durch selbständige Unternehmer ausgeführt werden.

Das inl. inländische Reisebüro hat bei den von ihm veranstalteten Gesellschaftsreisen in üblicher Weise für die Beförderung der Teilnehmer zu Lande und zur See, für ihre Beherbergung, Verpflegung und für den Besuch von Sehenswürdigkeiten auf dem Reisewege gesorgt. Das FinA. hat die StPfl. für alle diese Leistungen an die Teilnehmer als Unternehmer angesehen und deshalb mit den gesamten Entgelten zur UmfSt. herangezogen.

Die Auffassung des FinA. wäre, soweit die Leistungen im Inland ausgeführt sind (vgl. Ur. v. 4. Mai 1923, V A 140/23, RSchB. 1925, 217; Ur. v. 3. Okt. 1924, V A 362/4, bei Loß, UmfStG. 1926, im „Handkomm. der RSchB.“ VI, 6) und die Befreiungsvorschrift des § 2 Nr. 5 UmfStG. 1919 nicht einschlägt, ohne weiteres

begründet, wenn die StPfl. die Leistungen an die Teilnehmer bewirkte mit Beförderungsmitteln, Gasthöfen und sonstigen Einrichtungen, die nicht von fremden Unternehmern betrieben würden, die sie vielmehr selbst betriebe, sei es kraft Eigentums, sei es auf Grund von Charter-, Miet- oder Pachtverträgen oder auf Grund ähnlicher Rechte. Das ist aber nach dem festgestellten Sachverhalte nicht der Fall; die Leistungen werden vielmehr durchweg von selbständigen Dritten ausgeführt. Bei dieser Sachlage könnten die den Dritten zufließenden Entgelte nur dann bei der StPfl. zur UmfSt. herangezogen werden, wenn die Dritten nicht mit den Teilnehmern in unmittelbare Rechtsbeziehungen träten, wenn sie vielmehr die Rechtsstellungen von Unternehmern oder Erfüllungsgehilfen der StPfl. einnähmen und demgemäß ausschließlich an diese leisteten.

Bei den Fahrpreisen bedarf es keiner weiteren Erörterung darüber, daß die Eisenbahn- und Schiffsahrtsgesellschaften mit den Teilnehmern an Gesellschaftsreisen in dasselbe Vertragsverhältnis treten wie mit den anderen Reisenden, wenn jene Teilnehmer, wie im vorl. Falle, auf dem Verkehrsmittel einfach ihren Platz erhalten wie jeder andere Reisende. Das Reisebüro ist demnach in Fällen dieser Art für die Beförderungen nicht umsatzsteuerpflichtig, wie es auch die Beförderungszabgabe nicht zu entrichten hat (§ 7 Abs. 1 BefördStG.). Der UmfSt. unterworfen ist hier allein die Vermittlungsgebühr der StPfl. Die RBeschm. des FinA. ist daher unbegründet.

Der Sachverhalt bietet keinen Anlaß, die sonstigen Leistungen der StPfl. umsatzsteuerlich anders zu behandeln als die Beförderungen. Insbesondere ist eine solche Unterscheidung in den allgemeinen Bedingungen der Unternehmer von Gesellschaftsreisen erfahrungsgemäß nicht üblich. Vielmehr werden in den üblichen Ankündigungen, wie auch die von der StPfl. vorgelegten Drucksachen ähnlicher Unternehmungen zeigen, sämtliche Leistungen des Büros einander rechtlich gleichgestellt. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob der Vordruck der StPfl. selbst, der dieselbe Klausel enthält, auch im Veranlagungszeitraum verwendet worden ist. Mit Rücksicht auf die Verkehrssitte ist vielmehr auch die StPfl. selbst wenn für den Veranlagungszeitraum keine ausdrückliche Vereinbarung dieser Art vorliegt, wegen sämtlicher Leistungen nur mit der Vermittlungsgebühr steuerpflichtig, ohne daß es darauf ankäme, ob die dritten Unternehmungen steuerfrei sind, weil sie ihre Leistungen im Ausland ausführen oder weil es sich um Beförderungen i. S. von § 2 Nr. 5 a. a. O. handelt. Denn die Tätigkeit der StPfl. ist, wie dargelegt, keine Beförderung, und ihre sämtlichen Leistungen sind im Inland ausgeführt, auch wenn sie Verträge mit ausländischen Gesellschaften vermittelt und Teile ihrer Tätigkeit und deren Auswirkungen im Ausland liegen (Ur. v. 24. Jan. 1922, V A 36/21, RSchB. 1922, 238). Auf die Anschluß-RBeschm. der StPfl. war daher auch für diese Leistungen die Umsatzsteuerpflicht auf die Vermittlungsgebühr zu beschränken.

(RG., V. Sen., Ur. v. 12. Juli 1927, V A 900/26; RSchB. 21, 306.)

\*

× 3. § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. 1919; § 4 Abs. 1 Kraftwagenhallen, in denen besondere Teilräume (sogenannte Boren) zur Unterbringung von Kraftwagen hergerichtet sind, gelten als eingerichtete Räume im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. v. 24. Dez. 1919.

Streitig ist lediglich die Frage, ob die aus der Vermietung von Boren einer Kraftwagengarage bezogenen Entgelte nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. umsatzsteuerpflichtig sind.

Nach den Feststellungen des FinVer. handelt es sich bei der Anlage des Beschwerdeführers um einen durch Umfassungsmauern umschlossenen Raum, der mit Rücksicht auf den Zweck, für den er bestimmt ist, in besonderer Weise hergerichtet worden ist. Für die einzustellenden Kraftwagen ist das Gebäude in besondere in sich abgeschlossene Sonderräume (Boren) eingeteilt worden. Heizungs-, Entlüftungs- und Beleuchtungsanlagen müssen ebenso wie die Umfassungs- und Scheidewände der einzelnen Räume hohen feuerpolizeilichen Mindestanforderungen entsprechen; außerdem müssen Feuerlöschapparate bereitgehalten werden. Aus der Art dieser besonderen Einrichtung haben die Vorinstanzen geschlossen, daß es sich hier um einen eingerichteten Raum i. S. des § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. handelt.

Der erkennende Sen. hat in ständiger Rfpr. die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. als gegeben angenommen, wenn die vermieteten oder verpachteten Räume solche Eigenschaften und Vorrichtungen besitzen, die sie ohne weiteres für den im Mietvertrag ausgesprochenen Zweck der Überlassung geeignet machen. Auf den Umfang und die Zahl der einzelnen Einrichtungsgegenstände kommt es nicht an. Die Einrichtung kann auf das geringste Maß beschränkt sein, wenn nur der Raum mit der getroffenen Einrichtung für den Mietzweck unmittelbar verwendbar, die Einrichtung als solche also für den Vertragszweck nicht un wesentlich ist. Unschädlich ist, ob es sich bei der Art der Einrichtung um mit dem Gebäude fest verbundene Gegenstände, z. B. wesentliche Bestandteile oder um bewegliche Gegenstände handelt (RSchB. 3, 1; 4, 185; 6, 333; 18, 190 und die nicht veröffentlichte

Entsch. vom 23. März 1926, VA 35/26). Die Einrichtung kann sich also auf die besondere Herrichtung des Raumes gerade zu dem vorgesehenen Zwecke beschränken. Der Sen. hat keine Bedenken, diese Grundfläche weiter auszudehnen und auf den vorliegenden Fall anzuwenden, wo zwar zunächst nicht der einzelne Raum, wohl aber die ganze Anlage und damit mittelbar auch die Räume selbst sich als eingerichtet darstellen. Die gesamte Anlage ist für den besonderen Zweck von vornherein hergerichtet worden. Das Gebäude ist in zahlreiche Teiräume (Boxen) eingeteilt worden, die hinsichtlich Form und Größe für die Unterstellung von Kraftwagen geeignet sind. Hinsichtlich der Feuer- und Betriebsicherheit sind besondere Anforderungen an die Beschaffenheit und die Einrichtung gestellt worden. Wirtschaftlich kann die ganze Anlage nur für die Unterbringung von Kraftwagen verwertet werden. Ob im Einzelfall ein oder auch mehrere Räume für andere Zwecke benutzt werden, ist unerheblich. Es kommt darauf an, zu welchem Zwecke die Anlage als solche hergerichtet und in der Hauptsache benutzt werden soll. Um sie z. B. als Lagerraum für andere Gegenstände zu benutzen, hätte es keiner besonderen Vorrichtungen, wie sie hier getroffen worden sind, bedurft. Zu Unrecht beruft sich der Beschwerdeführer darauf, daß der RFG. bei Wohnräumen die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmsStG. als nicht gegeben betrachtet habe, selbst wenn ähnlich wie im vorliegenden Falle bestimmte Einrichtungen, z. B. Heizungsanlagen, Klosetts u. dgl. vorhanden seien. Um in einem solchen Falle die Wohnräume für den vertraglichen Benutzungszweck, also zum Wohnen, geeignet zu machen, reicht die vorhandene Einrichtung nicht aus, sondern es bedarf noch des üblichen Mobiliars (RFG. 4, 185); die wirklich besonders eingerichteten Nebenräume einer Wohnung kommen als unwesentlich nicht in Betracht. Dagegen ist im vorliegenden Falle die Krafttraghalle für die Unterbringung von Kraftwagen geeignet, ohne daß es noch der Einbringung besonderer Gegenstände bedarf. Daß sich äußerlich die einzelnen Räume als leer darstellen, hängt naturgemäß mit dem besonderen Benutzungszwecke zusammen. Die Umsatzsteuerpflicht würde, weil es sich um die Vermietung eines nicht eingerichteten leeren Raumes handelt, dann nicht gegeben sein, wenn die Räume überhaupt keiner besonderen Einrichtung im dargelegten Sinne bedurft hätten, um sie für die Unterbringung von Kraftwagen geeignet zu machen. Das ist aber hier nicht der Fall. Der Sen. ist daher der Ansicht, daß die Steuerpflicht im vorliegenden Falle sowohl dem Sinne des Ges. als auch der bisherigen Rpr. und vor allem der wirtschaftlichen Entwicklung der Verhältnisse entspricht (§ 4 RAbgD.). Der Gesetzgeber hat bei der Steuerbefreiung des § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmsStG. grundsätzlich nur landwirtschaftliche Grundstücke und nicht eingerichtete Wohngebäude im Auge gehabt. In allen anderen Fällen, wo Gebäude für einen besonderen Zweck hergerichtet werden, sollte dagegen die Steuerpflicht gegeben sein. Der Sen. hat daher auch stets in solchen Fällen die Steuerpflicht bejaht, wenn der Mieter seinerseits nicht noch den vermieteten Raum mit einer besonderen Einrichtung zu versehen brauchte, um ihn benutzen zu können. Aus diesem Grunde hat der Sen. es daher auch nicht auf das Vorhandensein und die Zahl besonderer Einrichtungsgegenstände, sondern auf die Anlage als solche abgestellt. Würde man im vorliegenden Falle mit dem Beschwerdeführer die Umsatzsteuerpflicht verneinen, weil sich die einzelnen Teiräume als leer darstellen, so würde in ähnlichen Fällen die Umsatzsteuerpflicht zu bejahen sein, weil bestimmte Einrichtungsgegenstände allerdings vorhanden, im übrigen aber der Raum in der Hauptsache sich als leer darstellt, z. B. ein mit Krippe und Kaufe versehener Pferdebestall. Eine solche ungleiche Behandlung ähnlich gelagerter Fälle kann nicht i. S. des § 4 RAbgD. liegen.

Es könnte auch die Frage aufgeworfen werden, ob die Steuerpflicht nicht aus dem Gesichtspunkte der entgeltlichen Verwahrung zu bejahen ist. Da jedoch die Vorinstanzen nach dieser Richtung nicht in tatsächliche Feststellung eingetreten sind, hat der Sen. diese Frage unentschieden gelassen und sich lediglich auf die Bejahung der Steuerpflicht aus § 2 Abs. 1 Nr. 4 UmsStG. beschränkt.

(RFG., V. Sen., Ur. v. 8. Juli 1927, VA 105/27 S, RFG. 21, 289.)

\*

**4. § 7 UmsStG. 1922. Die Vereinigung mehrerer dem Zwischenhändler gelieferten vertretbarer Sachen zum Zwecke gleichzeitiger Beförderung verwirkt die Strafbesetzung des § 7 UmsStG. nicht, auch nicht wenn die Verladung längere Zeit beansprucht.**

Der StPfl. betreibt Getreidehandel. Die Landwirte bringen von ihm gekaufte Getreide an die Rahnanlegestelle. Dort wird es von einem Angestellten des StPfl. oder, falls ein solcher nicht anwesend ist, vom Schiffer auf seine Beschaffenheit untersucht, insbes. ob es trocken und marktfähig ist. „Kammes“ Getreide wird entweder zurückgewiesen oder auf den Speicher genommen. Das Gewicht wird ausschließlich vom Schiffer festgesetzt, der den Lieferanten

die Empfangsbescheinigung ausstellt. Falls die von den Landwirten gelieferten Mengen zur Beladung des etwa 3—4000 Ztr. fassenden Rahnes nicht ausreichen, wird das fehlende Getreide aus den Speichern des StPfl. zugeladen. Nach Beladung des Rahnes entnimmt ein Angestellter des StPfl. in Gegenwart des Schiffers die Durchschnittsproben für den Empfänger, die durch den StPfl. versandt werden. Die Beladung dauert gewöhnlich 8—14 Tage, mitunter auch länger. Dann wird das Getreide vom StPfl. an seine Abnehmer mit Rahnen verschickt. Das FinA. hat für 1924 den StPfl. zur UmsSt. veranlagt. Hierbei sind auch die Entgelte für diejenigen Getreidemengen der Besteuerung unterworfen worden, die nicht aus dem Lager in die Rähne verladen worden, sondern die von den Landwirten zur Rahnanlegestelle gefahren worden waren.

Der RBeschw., die Verletzung des § 7 UmsStG. rügt, kann der Erfolg nicht versagt werden. Es ist zwar richtig, daß der StPfl. entweder durch Angestellte oder durch den Schiffer das Getreide, das zur Verladung kam, „abnahm“. Allein mit dieser Abnahme, die sich auf die Besichtigung der Ware und die Feststellung der Vertragsmäßigkeit der Lieferung beschränkte, war nicht der Erwerb des unmittelbaren Besitzes an der Ware verbunden. Die Landwirte behielten vielmehr auch nach der Abnahme des Getreides den unmittelbaren Besitz an der Ware noch so lange, bis das abgenommene Getreide verladen und im Rahnen verladen war. Durch ein Besizkonstitut, das etwa in Frage kommen könnte, konnte der unmittelbare Besitz i. S. des § 7 UmsStG. nicht übertragen werden (RFG. 10, 85). Eine Übertragung des unmittelbaren Besitzes auf den StPfl. hat nur insoweit stattgefunden, als dieser bei der Besichtigung durch seine Angestellten das Getreide auswich, das nicht zur Verladung kommen sollte und auf Lager genommen wurde. Nicht anders ist die Annahme des Getreides durch den Schiffer zu beurteilen. Auch seine Tätigkeit ist für den StPfl. i. S. des § 7 UmsStG. unschädlich, da die Landwirte den unmittelbaren Besitz bis zur Beendigung der Verladung im Schiffe beibehielten.

Auch die Zuladung von Getreide vom Lager des StPfl. zu dem von den Landwirten zum Rahne verbrachten Getreidemengen ist für die StPfl. ohne Bedeutung. Die Vereinigung mehrerer Mengen vertretbarer Sachen zum Zwecke gleichzeitiger Beförderung ist umsatzsteuerrechtlich nicht anders zu beurteilen wie die Auscheidung von Teilmengen zum Zwecke der Beförderung an verschiedene Empfänger (RFG. 13, 1). Ebenso ist die Entnahme von Getreideproben nach beendeter Verladung ohne jeden Einfluß auf den Besitz der Ware. Auch der Umstand, daß die Verladung gewöhnlich 8—14 Tage, mitunter auch länger dauerte, ist nicht geeignet, die Steuerbefreiung des § 7 UmsStG. zu verwirken, da der Schiffer das Getreide nur zum Zwecke der Beförderung besitzt und es im Wesen der Sammelladung liegt, daß es einige Zeit erfordert, bis durch die Anfuhr einer Vielzahl von Teilmengen der Laderaum des Rahnes voll ausgenutzt ist. Diese Einlagerung des Getreides während der Ruhelage des Rahnes am Verladeorte hat keine selbständige Bedeutung. Von einer „speicherähnlichen“ Einlagerung beim Beförderungsunternehmer kann deshalb keine Rede sein.

(RFG., V. Sen., Ur. v. 24. Juni 1927, VA 308/27.)

## Reichsversicherungamt.

### Knappschaftsenat.

Bericht von Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

**1. Ansprüche auf Invalidegeld aus der Zeit vor dem 1. Januar 1924 sind wirtschaftlich wertlos. Neben der Teuerungszulage nach § 31 RAnG. können keine Sonderleistungen gewährt werden. †)**

Gegen das vorbezeichnete Urteil, auf dessen Inhalt Bezug genommen wird, hat der Kl. rechtzeitig die Revision eingelegt mit dem Antrag, ihm, wie vor Einführung des RAnG. ein erhöhtes Invalidegeld zu zahlen, und ihm die Kosten des Verfahrens zu erstatten.

Der Revision mußte der Erfolg versagt werden, weil keiner der gesetzlich zugelassenen Revisionsgründe vorliegt (§ 195 Abs. 2 RAnG.; § 1697 RVD.).

Zu 1. Die Entscheidung ist zutreffend und entspricht der vom RVA. stets vertretenen Meinung. Die Invalidenpensionen sind durch die Inflation völlig wertlos geworden, so daß zur Auszahlung nur noch die mit der Geldentwertung fortgeschrittenen jeweiligen Teuerungszulage zu dieser wirtschaftlich wertlosen Invalidenpension gelangen konnte. Der Entscheidung ist auch darin zuzustimmen, daß mangels jeglicher gesetzlicher Grundlage auf früherem Recht beruhende Sonderleistungen unter der Herrschaft des RAnG. nicht mehr gewährt werden können.

RVA. Dr. Mansfeld, Essen.

Der Kl., der infolge eines Betriebsunfalles berufsunfähig geworden ist, und seit dem 6. Jan. 1884 Invalidengeld erhalten hat, verlangt unter Berufung auf § 12 des Statuts des Märkischen Knappschaftsvereins v. 25. April 1878 und auf Art. 8 GGKKnG. eine Erhöhung der Pensionskassenleistungen, die ihm seit dem 1. Jan. 1924 gezahlt werden. Den Ausführungen des RnDVA., daß dieser Anspruch nicht begründet sei, ist beizutreten.

Nach Art. 8 GGKKnG. sind am 1. Jan. 1924 auf den Reichsknappschaftsvereinen die damals bestehenden Verbindlichkeiten der bisherigen Knappschaftsvereine übergegangen. Da zur Zeit des Übergangs infolge der Geldentwertung der Anspruch auf Invalidengeld einen erfüllbaren Inhalt nicht mehr hatte, war dieser Anspruch für den Kl. wirtschaftlich wertlos.

Einen Ausgleich für die Folgen des Währungsverfalls gab das RKnG. den Knappschaftsinvaliden in der Weise, daß ihnen nach Art. 38 GGKKnG. die Teuerungszulage zu dem Invalidengeld gewährt wurde, die im § 31 RKnG. vorgeesehen war. Diese Teuerungszulage ist dem Kl. gezahlt worden. Eine Vorschrift, nach der zu diesen auf Grund des § 31 RKnG. zu gewährenden Leistungen noch eine Sonderleistung treten sollte, wenn nach früherem Recht infolge besonderer Umstände z. B. wegen des Eintritts der Berufsunfähigkeit durch Betriebsunfall, erhöhte Leistungen gewährt worden waren, kennt das GGKKnG. nicht. Es fehlt also an einer gesetzlichen Grundlage, auf die sich der Anspruch des Kl. stützen könnte.

Für die Zeit nach dem 1. Juli 1926 ist die Leistung der Arbeiterpensionskasse an den Kl. nach § 243 RKnG. i. d. Fass. v. 1. Juli 1926 zu berechnen; auch für diese Zeit kann eine Erhöhung der Leistungen mit Rücksicht auf den Unfall des Kl. nicht eintreten. (RVA., Entsch. v. 14. Jan. 1927, IIa Kn 725/26.)

## II. Länder.

### Preußen.

#### Preussisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVG. Geh. RegRat v. Kries u. RA. Dr. Görres, Berlin.

1. § 10 II 17 WRN. Die Polizei ist berechtigt, von dem Hauseigentümer die Herstellung einer der Zahl der Wohnungen entsprechenden Anzahl von Aborten zu fordern.

Nach den gegenwärtigen Einsichten in Wesen und Notwendigkeit der Gesundheitspflege, wie sie z. B. im Art. 5 § 3 Ziff. 3 PrWohnG. v. 28. März 1918 — nach dem in der Regel ein Abort von höchstens zwei Familien zu benutzen ist — und im § 22 Ziff. 6 Berl. BaupolizeiD. ihren Niederschlag gefunden haben, ist es ein unter keinen Umständen zu duldbender Zustand, wenn für die neun oder zehn Wohnungen des Seitenslügels nur zwei Aborte vorhanden und auf die Benutzung des einen davon sechs Mietparteien angewiesen sind. Die Beseitigung dieses Zustandes zu fordern, war die Polizei schon auf Grund § 10, II, 17 WRN. berechtigt (Walz-Fischer, Baupolizeirecht, 5. Aufl. S. 340).

(PrOVG., IV. Sen., Art. v. 28. April 1927, IV A 118/26.)

2. PrGrVermStG. v. 14. Febr. 1923. Eine nicht rechtskräftige Veranlagung kann von der Veranlagungsbehörde zurückgezogen werden, und zwar ohne oder mit gleichzeitigem Erlasse einer neuen Heranziehung.

Die Beschwerde vertritt die Auffassung, der Grundsteuerauschuß sei nicht befugt, einen einmal erlassenen Veranlagungsbescheid zurückzuziehen und durch einen anderweiten Bescheid zu ersetzen; deshalb sei der zuerst erlassene Steuerbescheid v. 10. März 1924 durch Zurücknahme des dagegen eingelegten Einspruchs rechtskräftig geworden und demgemäß die zweite Veranlagung v. 2. Mai 1924 rechtsunwirksam. Diese Ausführungen sind rechtsirrig. Zunächst kann dahingestellt bleiben, ob §§ 75 ff., insbes. § 76 RAbgD. auf ein landesrechtliches Verfahren in Grundvermögenssteuerfällen ohne weiteres Anwendung finden. In § 10 Abs. 1 GrVermStG. ist auf jene Vorschriften nicht verwiesen, die als allgemeine, die Besteuerung betreffende Verfahrensnormen auch — trotz der Sonderregelung im § 76 Abs. 3 RAbgD. — nicht schlechthin als Bestimmungen gelten können, die sich „auf das Rechtsmittelverfahren“ beziehen. Würde aber selbst die Anwendbarkeit der §§ 75 ff. a. a. D. für das Verfahren in Grundvermögenssteuerfällen bejaht, so ist auch hiernach die Zurücknahme des Steuerbescheids v. 10. März 1924 nicht zu beanstanden. In der Erhebung des Einspruchs gegen diese erste Veranlagung lag die gem. § 76 Abs. 1 Ziff. 2 a. a. D. erforderliche Zustimmung der Steuerpflichtigen, die gewärtig sein mußten, daß jene Heranziehung, zumal sie gesetzlich ohne Mitwirkung des Steueraususses zustande gekommen war, zurückgenommen wurde (vgl. auch § 228 a. a. D.; Mrozek,

Komm. zur RAbgD., 3. Aufl., Num. 3 zu § 76). Indessen auch abgesehen von den Vorschriften der §§ 75 ff. a. a. D. kann nach der ständigen Mpr. des Gerichtshofs eine Veranlagung, die nicht in Rechtskraft übergegangen und über die, wie hier, nicht einmal im Einspruchs- oder Streitverfahren eine Entsch. ergangen war, von der Veranlagungsbehörde zurückgenommen werden, ganz gleich, ob die Zurücknahme ohne oder mit einem gleichzeitigen Erlaß einer neuen Heranziehung erfolgt. Dieser allgemeine Grundsatz würde nur dann nicht Platz greifen, wenn in dem betreffenden Steuergesetz oder in dem für dieses maßgebenden Verfahrensgesetz jede Zurücknahme eines Steuerbescheids als ausgeschlossen bezeichnet oder an bestimmte gesetzlich geregelte Voraussetzungen geknüpft sein würde. Dies trifft weder für das GrVermStG. noch für das LVerStG. zu.

(PrOVG., VII. Sen., Entsch. v. 21. Jan. 1927, VII D 95/26.)

### Berichtigungen.

In dem Aufsatz Solban, „Unitarismus oder Partikularismus in der Rechtspflege“: FfB. 1927, 2611 ist in dem letzten Satz des dritten Absatzes eine Zeile ausgefallen. Der Satz muß lauten:

„Jetzt nach dem Krieg wäre eine erhöhte Sparsamkeit eher verständlich und trotzdem werden wir uns immer gegen jede Sparsamkeit in der Rechtspflege wenden, wenn dadurch eine Verschlechterung der Rechtsprechung herbeigeführt werden kann.“

Im letzten Satz des fünften Absatzes ist die im dritten Absatz ausgefallene Zeile versehentlich eingesetzt worden. Dieser letzte Satz lautet richtig:

„Die dynastischen Interessen, die für die deutsche Kultur auf anderen Gebieten durch die von ihnen hervorgerufene Dezentralisation der Kunstpflege, der Universitäten, des Prüfungswesens, der Hypotheken, der eigenen Staatsverwaltung so viel Gutes schafften, waren für die Organisation der Gerichte und der Rechtsprechung nicht förderlich, indem sie die weitgehende Dezentralisation der deutschen Justiz verursachten.“

FfB. 1927, 2601 sind folgende Druckfehler zu berichtigen: r. Sp. Zeile 12 von oben „gefunden“ statt „gebunden“; r. Sp. Zeile 2 von unten „unter heutigem Aspekt“ statt „unserem heutigem Aspekt“; l. Sp. Zeile 27 von oben: „Lebensunkraft“ statt „Lebenskraft“.

D. S.

## Deutscher Anwaltverein.

### Verkehrsrecht.

Beim Vorstand des Deutschen Anwaltvereins ist angeregt worden, er möge eine besondere Bearbeitung des an Bedeutung immer mehr wachsenden Verkehrsrechts in Angriff nehmen<sup>1)</sup>. Um einen Überblick darüber zu gewinnen, ob in dem Kreise der Mitglieder des Deutschen Anwaltvereins ein Bedürfnis hierfür besteht, werden die Kollegen, die sich für dieses Arbeitsgebiet interessieren und die zur Mitarbeit bereit sein würden, gebeten, der Geschäftsleitung des Deutschen Anwaltvereins hierüber Mitteilung zu machen. Dabei wären auch Anregungen wegen Umgrenzung des Arbeitsgebietes erwünscht, insbes. Äußerungen zu der Frage, ob in erster Linie das Automobilrecht herausgegriffen werden soll oder ob auch die Materien des Eisenbahnrechts, des Luftfahrtrechts usw. mit eingeschlossen werden sollen.

Sollte sich ergeben, daß in weiteren Kreisen der Kollegenschaft ein besonderes Interesse für dieses Spezialgebiet besteht, so würde sich der Vorstand darüber schlüssig machen, in welcher Weise die Bearbeitung einzuleiten ist, ob etwa ein besonderer Ausschuß für dieses Verkehrsrecht zu bilden ist und ob die Schaffung einer Gruppe für Verkehrsrecht in Frage kommt.

<sup>1)</sup> Siehe hierzu die Ausführungen Proskauers: Anwaltsblatt 1927, 207.

### 35. Deutscher Juristentag.

(12.—15. Sept. 1928 in Salzburg.)

#### Verhandlungsgegenstände:

##### I. Bürgerlich-rechtliche Abteilung.

1. Empfiehlt sich eine grundsätzliche Änderung in der Behandlung von Ehestreitigkeiten nach Zuständigkeit und Verfahren?
2. Empfiehlt sich eine zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge?

##### II. Öffentlich-rechtliche Abteilung.

1. Machen Interessen der Rechtspflege es notwendig, das gesamte Justizwesen auf das Reich zu übertragen?

##### III. Strafrechtliche Abteilung.

1. Mit welchen Hauptzielen wird die Reform des Strafverfahrens in Aussicht zu nehmen sein?
2. Vorbildung und Berufslaufbahn der Organe der Strafrechtspflege.

##### IV. Wirtschafts- und finanzrechtliche Abteilung.

1. Empfiehlt sich eine Änderung und Vereinheitlichung der deutschen und österreichischen Kartellgesetzgebung?
2. Der strafrechtliche Schutz der Arbeitskraft.

## Dem Reichstage und dem Landtage vorliegende Gesetzesentwürfe.

Berichtet von Präsident Dr. v. Oshausen, Berlin.

1. Der Entw. eines Ges. über die Pfandbriefe und verwandten Schuldverschreibungen öffentlich-rechtlicher Kreditanstalten ist dadurch veranlaßt, daß der gegenwärtige Zustand hinsichtlich der Pfandbriefe der öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten nicht dem entspricht, was die Beteiligten im allgemeinen von der rechtlichen Gestaltung und Sicherheit des Pfandbriefes erwarten. Die von den öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten unter der Bezeichnung „Pfandbriefe“ in den Verkehr gebrachten Schuldverschreibungen finden zwar ebenso wie die Hypothekendarlehen der Hypothekenbanken ihren Gegenwert in ausgeliehenen Hypotheken. Während aber nach dem Hypothekendarlehengesetz die Deckungsmasse in erster Linie zur Befriedigung der Pfandbriefgläubiger sichergestellt ist, besteht eine ähnliche Regelung bei den öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten im allgemeinen nicht. Bei ihnen bilden vielmehr die Hypotheken, die auf Grund der Ausgabe von Pfandbriefen erworben sind, ein gewöhnliches Aktivum. Sie haften keineswegs nur in erster Linie den Pfandbriefgläubigern, sondern gleichmäßig allen Gläubigern. Der Entw. soll diesem Mangel abhelfen und dabei auch den Erfordernissen Rechnung tragen, die von der Reichsbank an die Lombardfähigkeit von Pfandbriefen gestellt werden. Durch eine solche reichsgesetzliche Regelung wird für sämtliche das Pfandbriefgeschäft betreibende öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten eine klare einheitliche Rechtslage geschaffen. Der Entw. übernimmt verschiedene der bewährten Grundsätze des Hypothekendarlehengesetzes, so das Prinzip der kongruenten Deckung (§ 2), die Einrichtung des Deckungsregisters (§ 3) und das Recht der Pfandbriefgläubiger auf vorzugsweise Befriedigung im Konkurs (§ 6). Die Sicherheit der Pfandbriefgläubiger außerhalb des Konkurses wird über die gegenwärtig geltenden Bestimmungen des Hypothekendarlehengesetzes hinaus ausgestaltet, indem der Zugriff Dritter, sei es im Wege des Arrestes, sei es im Wege der Zwangsvollstreckung, in die in das Hypothekendarlehen eingetragenen Hypotheken und Wertpapiere sowie in das als Deckung dienende Geld ausgeschlossen wird (§ 5). Im § 13 wird ein

besonderer Rechtsschutz für die Bezeichnung „Pfandbriefe“ eingeführt, und zwar durch ein Verbot an die öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten, Schuldverschreibungen, die den Vorschriften dieses Gesetzes über Pfandbriefe nicht entsprechen, unter der Bezeichnung als Pfandbriefe oder unter einer anderen Bezeichnung, die das Wort Pfandbrief enthält, in den Verkehr zu bringen.

2. Der Entw. eines dritten Ges. zur Änderung und Ergänzung des Hypothekendarlehengesetzes fügt hinter § 34 folgenden § 34a ein: „Arreste und Zwangsvollstreckungen in die in das Hypothekendarlehen eingetragenen Hypotheken und Wertpapiere finden nur wegen der Ansprüche aus den Hypothekendarlehen statt. Das gleiche gilt von Geld, das dem Treuhänder zur Deckung der Hypothekendarlehen in Verwahrung gegeben ist.“ Diese Regelung, die lediglich eine Ausgestaltung und Sicherstellung des Vorzugsrechts im Konkurs bildet, wird auch zugunsten der Pfandbriefgläubiger der Hypothekendarlehen vorgeschrieben, um eine Übereinstimmung der materiell-rechtlichen Vorschriften über die Sicherung der Pfandbriefgläubiger für das Recht der Hypothekendarlehen und der öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten zu erzielen (vgl. oben zu 1).

3. Der Entw. eines fünften Ges. zur Abänderung des RWG. und anderer Versorgungsgeetze will mit den Mitteln, die den Kriegsoffizieren im Zusammenhang mit der Beamtenbesoldungserhöhung zufließen, einen Umbau und eine Verbesserung der Reichsversorgung vornehmen. Den Ausgangspunkt für den Entw. bildet die im § 27 RWG. vorgesehene Erhöhung der Renten der Leichtbeschädigten. Auf der anderen Seite wird der Grundsatz einer stärkeren Hilfe für die Schwerbeschädigten aufrechterhalten; ihre Bezüge werden recht wesentlich verbessert. Ein Rechtsanspruch auf Heilbehandlung wird den Hinterbliebenen nicht gewährt, dagegen sollen Mittel als Beihilfe zur Berufsausbildung der Kriegerverwaisen bereitgestellt werden.

## Übersicht der Rechtsprechung zu Heft 47 und 48.

(Die rechtsstehenden Ziffern bedeuten die Seitenzahlen dieses Heftes.)

### A.

#### Zivilrecht.

##### 1. Materielles Recht.

##### Bürgerliches Gesetzbuch.

§§ 54, 831 BGB. Ein nicht rechtsfähiger Verein (Gewerkschaft) haftet für rechtswidrige Handlungen einzelner seiner Mitglieder oder Beauftragten nur im Rahmen des § 831 BGB. OLG. Hamburg. 2817<sup>6</sup>

§ 134 BGB.; Art. IV Gef. v. 19. Juli 1926 über die Aufhebung der Preis- und Wuchergesetze. Die zivilrechtlichen Folgen des Preiswuchers werden durch die Aufhebung der Preistreibeiverordnung nicht beseitigt. OLG. Stuttgart. 2723<sup>2</sup>

§ 162 Abs. 1 BGB. ist als allgemeiner Rechtsgrundsatz anzusehen, der auch auf Vereinbarung öffentlichen Rechts anzuwenden ist. Pr. OLG. 2732<sup>1</sup>

§§ 195, 852, 992 BGB. Die Verjährung der in § 992 BGB. behandelten Ansprüche bestimmt sich nach § 195 BGB., nicht nach § 852 BGB. RG. 2689<sup>3</sup>

§ 361 BGB.; § 376 BGB. Beim Fingergeschäft ist nach Verschärfung der Frist die Zulässigkeit des Rücktritts gleichwohl nach § 242 BGB. zu beurteilen. RG. 2797<sup>1</sup>

§§ 440, 323, 327, 433 Abs. 1 BGB. Der Käufer einer gestohlenen Sache kann Schadensersatz von seinem Verkäufer auch dann verlangen, wenn er dem Eigentümer die Sache nicht in natura herausgegeben, sondern ihm wegen verschuldeter Unmöglichkeit der Herausgabe Schadensersatz geleistet hat. RG. 2687<sup>1</sup>

§ 553 BGB. Der Mieter, der den Vermieter über den vertragswidrigen Gebrauch der Mieträume oder ihre unbefugte Überlassung an einen Dritten arglistig getäuscht hat, kann sich gegenüber der fristlosen Kündigung nicht auf die Unterlassung einer Abmahnung berufen. RG. . . . . 2816<sup>2</sup>

§§ 823, 831 BGB. Haftung von Starkstromunternehmungen für Mängel der Isolierung ihrer Leitungen. OLG. Königsberg. 2820<sup>8</sup>

§ 826 BGB.; §§ 1, 13, 16 UnlWG.; § 15 WbzG. Gegen sie gerichtete Wettbewerbsbehandlungen können nur von einer Firma verfolgt werden, die schon einen Geschäftsbetrieb eröffnet hat. Die Verantwortlichkeit von Reklame und Betriebsführung einer Firma berauben sie nicht des Schutzes des Wettbewerbsgesetzes. RG. . . . . 2690<sup>4</sup>

§§ 992, 195, 852 BGB. Die Verjährung der in § 992 BGB. behandelten Ansprüche bestimmt sich nach § 195 BGB., nicht nach § 852 BGB. RG. . . . . 2689<sup>9</sup>

**Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch.**

Art. 12 GG/BG.; § 852 BGB. 1. Die Regelung der Haftung eines Deutschen wegen einer im Ausland begangenen unerlaubten Handlung in Art. 12 GG/BG. geht über den Art. 30 das. hinaus. Art. 12 findet auch hinsichtlich Einreden, die dem Deutschen nach deutschem Rechte zustehen, nach ausländischem Rechte nicht zustehen würden, Anwendung. — 2. Art. 12 beschränkt die Haftung des Deutschen aber nicht auf die Haftung nach den deutschen Gesetzen über die unerlaubten Handlungen, sondern läßt die Haftung nach den deutschen Gesetzen überhaupt zu. RG. . . . . 2687<sup>1</sup>

**Anfwerdungsnovelle.**

§§ 16 AufwNov.; 12 AufwG. Die Vorschrift des § 16 AufwNov. über die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand findet auf die Antragsfrist des § 12 AufwG. keine Anwendung. RG. . . . . 2717<sup>1</sup>

**Reichsmietengesetz.**

§ 1 Abs. 2 MietG.; § 148 BPD. Streit über die Umlegung von Wächterkosten betrifft die Höhe der gesetzlichen Miete. Das Gericht kann bei Zahlungsflage bis zur Entscheidung des OLG. aussetzen. RG. . . . . 2816<sup>1</sup>

**Mieterschutzgesetz.**

§§ 7, 15 MietSchG. Gegenüber dem auf Grund der Vertragsbestimmung, daß der Vermieter sofortige Aufhebung des Vertrags verlangen könne, beim OLG. gestellten Räumungsverlangen wird durch den Einwand des Bess., daß es sich um einen Mietvertrag handle, nicht die Zuständigkeit des OLG., sondern die sachliche Begründetheit der Klage in Frage gestellt. RG. . . . . 2798<sup>2</sup>

**Wohnungsmangelgesetz.**

§ 4 WohnMangG. Die Inanspruchnahme von Wohnungen als künftig freiverwendend ist nicht zulässig. Der Rechtsenscheid v. 12. Okt. 1925, 17 Y 75/25, gilt auch für Fälle, in denen das Freiverwenden der Wohnung zu einem bestimmten Zeitpunkt feststeht. RG. . . . . 2718<sup>1</sup>

**Tarifvertragsverordnung.**

Die Verpflichtung des Arbeitnehmerverbandes, für die Aufrechterhaltung des tariflichen Friedens zu sorgen, hat zur Voraussetzung, daß der Arbeitgeber sich vor Einleitung wirtschaftlicher Kampfmaßnahmen rechtzeitig mit dem Arbeitnehmerverband in Verbindung setzt. ArbG. Berlin . . . . . 2823<sup>1</sup>

**Rennewettgesetz.**

§ 4 RennewettG. v. 20. Mai 1922 (RGBl. I, 393). Der Buchmacher, der für eine von ihm angenommene Wette den Betrag beim Unternehmer des Totalisator verauslagt hat, kann den Einsatz vom Wettenden nicht einlagen. LG. III Berlin . . . . . 2731<sup>1</sup>

**Versicherungsvertragsgesetz.**

§§ 2, 43 ff. VVG. Die Abschlußvollmacht des Versicherungsagenten berechtigt nicht zum Abschluß ungewöhnlicher, von den normalen Versicherungsvertrag abweichender Verträge. OLG. Hamburg. 2819<sup>7</sup>

§§ 61, 67 VVG. Der Versicherte hat für schuldhaftes Handeln Dritter nicht einzusehen. Die Ehefrau ist keine Repräsentantin des Ehemannes. Ihr schuldhaftes Verhalten befreit den Versicherer auch nicht wegen der verbrannten ihr gehörigen Gegenstände. RG. 2801<sup>5</sup>

§§ 69, 71 VVG. Die Anzeigepflicht des Versicherten bei Eigentumswechsel erstreckt sich auch auf Sicherheitsübereignungen. Entschuldbare Unterlassung. RG. . . . . 2799<sup>3</sup>

§ 81 VVG. bezieht sich auch auf alle Änderungen eines bestehenden Vertragsverhältnisses. RG. . . . . 2801<sup>4</sup>

**Warenbezeichnungsgesetz.**

§ 15 WbzG.; § 826 BGB.; §§ 1, 13, 16 UnlWG. Gegen sie gerichtete Wettbewerbsbehandlungen können nur von einer Firma verfolgt werden, die schon einen Geschäftsbetrieb eröffnet hat. Die Verantwortlichkeit von Reklame und Betriebsführung einer Firma berauben sie nicht des Schutzes des Wettbewerbsgesetzes. RG. . . . . 2690<sup>4</sup>

**Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb.**

§§ 13, 16 UnlWG.; § 15 WbzG.; § 826 BGB. Gegen sie gerichtete Wettbewerbsbehandlungen können nur von einer Firma verfolgt werden, die schon einen Geschäftsbetrieb eröffnet hat. Die Verantwortlichkeit von Reklame und Betriebsführung einer Firma berauben sie nicht des Schutzes des Wettbewerbsgesetzes. RG. . . . . 2690<sup>4</sup>

**Eisenbahnverkehrsordnung.**

§§ 60, 68, 70, 76 EVO.; §§ 435, 436 HGB. Die Eisenbahn hat als Frachtführer gegen den Empfänger keinen Anspruch auf Zahlung der bei unrichtiger Angabe des Inhaltes des Gutes verwickelten Frachtzuschläge. OLG. Breslau . . . . . 2817<sup>4</sup>

**2. Verfahrensrecht.**

**Zivilprozessordnung.**

§§ 4, 511 a ZPO. Früchte, Nutzungen, Zinsen, Kosten sind bei der Berechnung des Streitwertes zu berechnen, wenn sie nicht als Nebenforderungen, sondern nach erledigter Hauptsache selbständig geltend gemacht werden; sie sind dann selbst Hauptsache. RG. 2803<sup>6</sup>

§ 519 Abs. 6 Satz 4 ZPO. Die Hemmung des Ablaufes der Begründungsfrist kann regelmäßig nur einmal erfolgen. Eine Ausnahme ist gegeben, wenn es sich bei einem wiederholten Gesuch weniger um eine Erneuerung, als um eine Ergänzung des ersten Gesuches handelt. RG. . . . . 2803<sup>7</sup>

§ 1042 ZPO. Der Vollstreckungsbeschluß gemäß § 1042 ZPO. kann erst ergehen, nachdem die Aufhebungsilage rechtskräftig abgewiesen ist. OLG. Celle . . . . . 2817<sup>5</sup>

**Konturordnung.**

§ 239 Abs. 1 Nr. 1 KO. Versuch und Vollendung der Beiseiteziehung eines Grundstücks durch Veräußerung. Rücktritt vom Versuch. RG. . . . . 2704<sup>25</sup>

**Gesetz betr. die Anfechtung von Rechtshandlungen eines Schuldners außerhalb des Konkurses.**

§ 3 AnfG. Bei nachträglicher Gewährung von Sicherheiten an den Bürgen durch einen in schlechten Vermögensverhältnissen befindlichen Schuldner ist Kenntnis der Benachteiligungsabsicht zu vermuten. OLG. Breslau . . . . . 2723<sup>1</sup>

**B.**

**Strafrecht.**

**1. Materielles Recht.**

**Strafgesetzbuch.**

**Fortsetzungszusammenhang.** Hat ein Jugendlicher vollendete und als Strafmündiger noch eine versuchte Unzucht begangen, so ist er bei Annahme eines Fortsetzungszusammenhangs aus § 176 Ziff. 3 StGB. in Verbindung mit §§ 43, 44 StGB. zu bestrafen. OLG. Dresden. 2723<sup>9</sup>

§ 53 StGB. Im Falle der Zubilligung des Notwehrrechts braucht der äußere und innere Tatbestand nur insoweit festgestellt zu werden, als erforderlich ist, um die Annahme zu rechtfertigen, daß der Angekl. in berechtigter Notwehr ohne Überschreitung ihrer Grenzen gehandelt hat. RG. . . . . 2711<sup>36</sup>

§§ 53 Abs. 2, 59 StGB. Putativnotwehr und Tatsachenirrtum. RG. . . . . 2693<sup>7</sup>

§ 59 StGB. Irrtum beim Spielen in einer verbotenen Lotterie. OLG. Karlsruhe . . . . . 2728<sup>9</sup>

§§ 117, 118 StGB. Rechtmäßige Amtsausübung eines Forstbeamten bei Feststellung der Identität einer Person, die nach seiner Vermutung eine strafbare Handlung beabsichtigt. RG. . . . . 2693<sup>8</sup>

§ 158 StGB. Bereits mit der Verurteilung eines einer Partei ungünstigen Urteils ist für sie ein Rechtsnachteil entstanden. RG. 2694<sup>2</sup>

§ 182 StGB. Auslegung der Erstredung eines Strafantrages durch das Revisionsgericht. RG. . . . . 2694<sup>10</sup>

§ 184 Nr. 1 StGB.; § 301 StPD. Ist auf Unbrauchbarmachung erkannt, so ist auf die wegen der nicht erfolgten Verurteilung zuungunsten der Angeklagten von der Staatsanwaltschaft eingelegte Revision auch der auf Unbrauchbarmachung gerichtete Ausspruch nachzuprüfen. Durch den Ausspruch der Unbrauchbarmachung ist der Angeklagte in jedem Falle beschwert. Die Darstellung des Geschlechtsbildes ist nur unzulässig, wenn zugleich die Beziehung zum Geschlechtlichen betont wird. Rechtliche Würdigung eines vom Urteil in Bezug genommenen Bildes durch die Revisionsinstanz. RG. . . . . 2713<sup>33</sup>

§ 184 StGB. Unzüchtigkeit einer Darstellung verlangt Beziehung zum Geschlechtlichen. Die Unzüchtigkeit einzelner Bilder erstreckt sich auf die ganze „Serie“ nur dann, wenn ein innerer Zusammenhang zwischen den Bildern erkennbar ist und deshalb von einer „Serie“ gesprochen werden kann. RG. . . . . 2695<sup>11</sup>

§ 185 StGB. Eine Beleidigung kann auch in einer an sich nicht ehrverletzenden Äußerung gefunden werden. RG. . . . . 2696<sup>12</sup>

§ 193 StGB. Aus dem Festhalten an einer Behauptung, von deren Unwahrheit der Beleidiger sich überzeugt haben muß, kann die Absicht der Beleidigung gefolgert werden. RG. . . . . 2699<sup>13</sup>

§ 217 StGB. Eine Schwangere, die trotz der ihr bekannten Gefahren jede Vorsorge für die Geburt des Kindes unterläßt, kann sich dadurch einer vorsächlichen Tötung schuldig machen. RG. . . . . 2696<sup>14</sup>

§ 218 StGB. 1. Können mehrere gegen Entgelt vorgenommene Abtreibungshandlungen, die teils vor, teils nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Abänderung des StGB. v. 18. Mai 1926 begangen worden sind, zu einem Verbrechen der gewerbmäßigen Abtreibung nach § 218 Abs. 4 StGB. n. F. zusammengefaßt werden? — 2. Zum Begriff der Gewerbmäßigkeit. RG. . . . . 2698<sup>15</sup>

§ 219 StGB. Identität der Tat zwischen Lohnabtreibung und Begünstigung einer Abtreibung durch nachträgliche Ausstellung eines unwahren Zeugnisses seitens eines Arztes. RG. . . . . 2698<sup>16</sup>

§ 222 StGB. Einbau und Beziehenlassen einer baupolizeilich nicht genehmigten, feuergefährlichen Wohnung als fahrlässige Tötung der bei einem Brande dieser Wohnung ums Leben gekommenen Personen. Unterbrechung des Kausalzusammenhanges. Die zur Annahme fahrlässigen Handelns erforderliche Vorhersehbarkeit des Erfolges verlangt nur, daß die unbekannteten Einzelheiten des vorliegenden ursächlichen Verlaufs sich innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erfahrung halten. RG. . . . . 2804<sup>9</sup>

§ 230 StGB. Ob der Leiter eines Röntgeninstitutes ohne Verletzung der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht einer Assistentin die selbständige Handhabung des Geräts überlassen kann, hängt davon ab, ob und inwieweit sie sich als selbständige Arbeiterin bewährt hatte. RG. . . . . 2699<sup>18</sup>

§ 248 a StGB. Feststellungserfordernisse des Notdiebstahles. OLG. Frankfurt a. M. . . . . 2724<sup>4</sup>

§ 257 StGB. Die Aufrechterhaltung der allgemeinen Vermögenslage ist keine „Vorteilsicherung“. RG. . . . . 2699<sup>17</sup>

§ 259 StGB. Hehlerei liegt nicht vor bei zeitlichem Zusammenfallen des Erlangens einer Sache mit dem Anführbringen von Seiten des 2. Täters im selben Rechtsgeschäft. Nur wenn Vortat und Nachtat sich gegen den gleichen gesetzlichen Tatbestand (z. B. Diebstahl) richten, kann die Nachtat Beihilfe zur nicht vollendeten Haupttat sein. OLG. Karlsruhe . . . . . 2725<sup>5</sup>

§ 264 a StGB. 1. Geringwertigkeit des Gegenstandes ist in erster Linie nach objektivem Maßstabe zu bemessen, jedoch muß auch diejenige Auffassung in Betracht gezogen werden, die in den beteiligten sozialen Kreisen herrscht und durch deren Lebens- und Vermögensverhältnisse bedingt wird. — 2. Die Frage der Zulässigkeit der Strafverfolgung eines Ausgelieferten wegen der Straftat, wie sie sich nach dem vom Inhalt der Auslieferungsbewilligung abweichenden Ergebnis der mündlichen Verhandlung darstellt, betrifft eine Prozeßvoraussetzung, die in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfen ist. — Die Zulässigkeit der Strafverfolgung ist auch von der Entscheidung der Schuldsfrage und der Straffrage trennbar. BayObLG. 2718<sup>1</sup>

§ 265 StGB. Wer einen fremden, nicht überversicherten Gegenstand ohne Wissen und Willen des Versicherten in Brand setzt, macht sich dadurch keines vollendeten Versicherungsbetruges schuldig. RG. 2701<sup>19</sup>

§ 271 StGB. ist nicht anwendbar auf die Herbeiführung der Enttragung einer Scheingründung in das Vereinsregister. RG. 2701<sup>20</sup>

§§ 315, 316 StGB. Im einzelnen kann das Fahren auf den Gleisen oder über die Gleise der Straßenbahn die Bereitung eines Hindernisses auf der Fahrbahn sein. — Zum Begriffe des Wortes: „Transport“. — Der Führer eines Kraftwagens, auch der eines Lastwagens, muß sein Augenmerk auch auf die hinter seinem Fahrzeug drohenden Gefahrenquellen richten. BayObLG. . . . . 2806<sup>1</sup>

§ 315 StGB. Werfen von Steinen auf einen in der Fahrt befindlichen Eisenbahnzug als Betriebsgefährdung. RG. . . . . 2701<sup>21</sup>

§ 360 Ziff. 11 StGB. zum Begriffe des groben Unfugs. BayObLG. 2719<sup>3</sup>

§ 360 Ziff. 11 StGB.; § 19 KraftfahrzVerfB. In dem rücksichtslosen Fahren eines Kraftfahrzeugführers auf schmutziger Straße, durch das andere Verkehrsteilnehmer mit Schmutz bespritzt werden oder auch nur bespritzt werden können, kann der Tatbestand des groben Unfugs erblickt werden. Die Belästigung eines Einzelnen, der nur kraft seiner Zugehörigkeit zur Allgemeinheit belästigt wird, ist eine Belästigung der Allgemeinheit selbst. BayObLG. . . . . 2807<sup>2</sup>

§ 360 Ziff. 11 StGB. Zum Begriffe des groben Unfugs. BayObLG. . . . . 2719<sup>2</sup>

**Militärstrafgesetzbuch.**

§§ 49, 64 ff., 69 MilStGB.; § 52 StGB. — § 52 StGB. ist auf dem Gebiete des Militärstrafrechts bei der Beurteilung von Dienstpflichtverletzungen durch § 49 MilStGB. grundsätzlich ausgeschlossen. — „Absicht“ i. S. des § 69 MilStGB. ist nicht gleichbedeutend mit Vorsatz. Der Tatbestand des § 69 MilStGB. ist auch erfüllt, wenn der Täter nur nebenbei die Absicht der Fahnenflucht hatte. BayObLG. 2719<sup>4</sup>

**Gesetz zum Schutze der Republik.**

§ 8 Nr. 1 RepSchG. Eine Kritik an dem Gedankenkreis, auf dem die Verf. beruht, wird durch § 8 Nr. 1 RepSchG. nicht betroffen. RG. . . . . 2703<sup>23</sup>

**Gesetz über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik.**

RGef. v. 21. Juli 1922 über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik. Wann liegt der Fall „zur Festigung der verfassungsmäßigen republikanischen Staatsform“ vor? Die Entlassung sog. politischer Beamter setzt kein nachweisbares republikfeindliches Verhalten derselben voraus. Die pflichtgemäße Überzeugung der Zentralbehörde, daß sie im Interesse der republikanischen Staatsform liege, genügt. Der Beamte kann jedoch Schadenersatz verlangen, wenn die Entlassung ein reiner Willkürakt ist oder die Behörde die Frage, ob sie der republikanischen Staatsform diene, überhaupt nicht geprüft hat. RG. . . . . 2692<sup>25</sup>

**Elektrizitätsdiebstahls-gesetz.**

§ 1 Gef. v. 9. April 1900. Entnahme elektrischer Arbeit mittels Umschaltung. RG. . . . . 2703<sup>24</sup>

**Frrtumsverordnung (Arbeitszeitverordnung).**

ArbZVO. v. 21. Dez. 1923. Die FrrtVO. ist auch auf die ArbZVO. v. 21. Dez. 1923 anwendbar. OLG. Düsseldorf . . . . . 2726<sup>6</sup>

**Preisreibereverordnung.**

§ 4 PreisFrrtVO. Die Vereinbarung von mehr als 2% Monatszinsen v. 1. April bis Ende 1924, 1½% i. J. 1925 und ¼% seit dem 1. Jan. 1926 ist ungültig. RG. . . . . 2817<sup>7</sup>

**Kraftfahrzeuggesetz.**

§ 3 KraftfahrzG.; § 230 StGB. Als „Begleiter“ hat nur zu gelten, wer sich nahe bei der das Steuer führenden übenden Person befindet, daß ein unmittelbares und sofortiges Eingreifen durch Bedienung der Maschinenhebel möglich ist, wer in jedem Augenblick das Fahrzeug zur Steuerung selbst vom Fahrshülter übernehmen kann. Von einer solchen Beziehung kann keine Rede sein, wenn der „Begleiter“ mit einem anderen Wagen voranfährt. Eine Art mittelbarer Begleitung i. S. § 3 Abs. 2 KraftfahrzG. ist nicht denkbar. Der durch den Lehrauftrag begründete Pflichtenkreis des Fahrlehrers ist keineswegs darauf abgegrenzt, daß darunter nur die Begleitung, wie sie § 3 KraftfahrzG. vorschreibt, fällt. BayObLG. . . . . 2809<sup>8</sup>

§ 21 KraftfahrzG.; § 10 VerfB. Es genügt, wenn in angemessenen Zwischenräumen das Kennzeichen des Kraftfahrzeuges gereinigt wird. BayObLG. . . . . 2809<sup>9</sup>

§ 21 KraftfahrzG. Voraussetzungen, unter denen ein Kraftfahrer von der polizeilich vorgeschriebenen Fahrtrichtung abweichen darf. RG. . . . . 2805<sup>9</sup>

§ 21 KraftfahrzG. Der Kraftfahrzeugbesitzer, der sich weigert, der aus steuerlichen Gründen vom FinA. und Bezirksamt (Zulassungsbehörde) ausgesprochenen Anordnung, die Zulassungsbescheinigung zurückzugeben, nachzukommen, ist nicht aus § 21 KraftfahrzG. u. § 6 Abs. 5 Satz 4 KraftfahrzVerfB. strafbar. OLG. Karlsruhe . . . . . 2822<sup>12</sup>

§ 23 KraftfahrzG. Die weitere Benutzung eines Kraftwagens, für den die Steuerkarte nicht rechtzeitig erneuert ist, ist nicht strafbar. OLG. Hamm. . . . . 2822<sup>11</sup>

§ 24 KraftfahrzVerfB. Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftwagenführers, der die Leitung des Wagens einem nicht hinreichend sicheren Mitfahrer überläßt. Miterantwortlichkeit des diese Überlassung genehmigenden Besitzers des Kraftwagens. Begriff der Führung. RG. . . . . 2705<sup>16</sup>

**Kraftfahrzeugverkehrsverordnung.**

§ 2 KraftfahrzVerfB.; §§ 3, 21 KraftfahrzVerfB. Unter „Fahren“ und „Vorfahren“ versteht man den Bewegungsakt. Wird das „Vorfahren“ verboten, so erfordert es der Wertimm und Zweck des Verbots, daß schon der Beginn und die Fortsetzung der unzulässigen Fahrbewegung als unterjagt gilt. Das in die äußere Erscheinung tretende Unternehmen ist als verbotswidrig erklärt, ohne daß es auf das Gelingen und Beendigen desselben ankommt. BayObLG. . . . . 2812<sup>10</sup>

§ 2 Abs. 1 KraftfahrzVerfB. Die Verpflichtung, die rechtsseitige Hälfte der Fahrbahn einzuhalten, gilt auch für Einbahnstraßen. Der ursächliche Zusammenhang zwischen dem pflichtwidrigen Verhalten des Fahrers und dem eingetretenen rechtswidrigen Erfolg wird nicht durch ein fahrlässiges Mitwirken des Verletzten unterbrochen. Der Fahrer muß mit unvernünftigen Bewegungen des Publikums rechnen. Es ist nicht erforderlich, daß gerade der Tod des Verletzten vorausgesehen wurde. BayObLG. . . . . 2811<sup>9</sup>

§ 2, 23 KraftfahrzVerfB.; § 6 Abs. 3, 4 KraftfG.; § 366 Ziff. 10 StGB. Grundsätze für die Gültigkeit von Polizeiverordnungen über

den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Eine polizeiliche Anordnung, die den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf allen Straßen und Wegen in bestimmter Beziehung verbietet, steht in Widerspruch mit den Vorschriften des Gesetzes über den Kraftfahrzeugverkehr und ist ungültig. BayObLG. 2812<sup>11</sup>

§ 10 KraftfahrzVerfBD. Zur Erfüllung des Tatbestandes des § 10 KraftfahrzVerfBD. v. 15. März 1923, 18. April 1924 genügt es, wenn die Nummer auch nur auf einem Kennzeichen, sei es auf dem vorderen oder hinteren, infolge starker Beschmutzung nicht mehr entziffert werden kann. Eine Nachschauspflicht des Kraftwagenführers, wie sie vor Antritt der Fahrt unbedingt bejaht werden muß (vgl. § 16 letz. Satz der BD.), kann auch während der Fahrt eintreten, wenn der Wagen auf einer längeren Strecke besonders schmutzige Stellen passiert hat. Das gegen einen Jugendlichen erlassene Urteil muß sich darüber auslassen, ob die Vorbedingungen des § 3 Jugendgerichtsgesetz gegeben sind, mag auch nach Lage des Falles kaum ein Zweifel bestehen. BayObLG. 2813<sup>12</sup>

§§ 11, 16 KraftfahrzVerfBD. v. 5. Dez. 1925 in der Fassung v. 28. Juli 1926. Der Kraftwagenführer muß vor Beginn jeder Fahrt die Beleuchtungsanlage auf ihre ordnungsmäßige Beschaffenheit prüfen. DLG. Dresden. 2821<sup>10</sup>

§ 17 Abs. 2 KraftfahrzVerfBD. erfordert nicht eine tatsächlich eingetretene Belästigung. Jedoch ist Verschulden notwendig, wofür aber bestimmte Vermutungen bestehen. BayObLG. 2810<sup>7</sup>

§ 18 Abs. 2 KraftfahrzVerfBD. Der Überblick über eine Fahrbahn ist für den Führer eines Kraftfahrzeugs behindert, wenn dieser von seinem Führersitz aus ein in der Fahrbahn auftretendes Hindernis nicht so zeitig, d. h. auf solche Entfernung erblicken kann, daß auch bei Einhaltung einer größeren Fahrgeschwindigkeit ein Auffahren auf das Hindernis oder ein Zusammenstoßen mit Sicherheit vermieden werden kann. Es kann sich nur nach den Umständen des Falles bemessen, ob der Überblick über die Fahrbahn in diesem Sinne behindert ist. Dabei wird auch die Beschaffenheit der Straße, ihre Breite, ihr Steigen oder Fallen eine Rolle spielen und zu berücksichtigen sein. BayObLG. 2810<sup>6</sup>

§§ 18, 19 KraftfahrzVerfBD. Die Unübersichtlichkeit der Fahrbahn allein legt dem Kraftfahrer nicht die Verpflichtung des § 19 Abs. 1 VerfBD. auf, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahe des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen. BayObLG. 2814<sup>13</sup>

§ 19 KraftfahrzVerfBD. Für die Anwendbarkeit des § 19 KraftfahrzVerfBD. ist nicht Voraussetzung, daß die Sicherheit des Verkehrs durch Gefahr für Leib und Leben in Betracht kommt oder daß ein lebhafter Verkehr herrscht. Von der Abgabe von Warnungszeichen ist der Fahrer nur dann befreit, wenn er bestimmte und verlässliche Anhaltspunkte dafür hat, daß die zu warnenden Personen von der Annäherung des Wagens Kenntnis haben. BayObLG. 2807<sup>2</sup>

§§ 20, 21 a KraftfahrzVerfBD.; § 230 StGB. § 20 sieht nur die Strafbarkeit einer vorsätzlichen Verfehlung vor. Ausnahmsweise ist dem Kraftfahrer das Ausweichen nach links gestattet. BayObLG. 2814<sup>14</sup>

§ 21 b KraftfahrzVerfBD. v. 28. Juli 1926 ist nicht auf den einzelnen Fall abgestellt und will nicht nur eine konkrete Gefährdung von Fahrgästen, die wirklich ein- und aussteigen, durch das Gebot des Schrittfahrens und des seitlichen Abstandes verhüten sehen. Sie verlangt vielmehr stets die Einhaltung eines derartig bemessenen seitlichen Abstandes, daß für etwa ein- und aussteigende Fahrgäste keine Gefahr entstehen kann. Das Verhältnis ortspolizeilicher Vorschriften zur KraftfahrzVerfBD. BayObLG. 2814<sup>15</sup>

§ 21 b Abs. 3 KraftfahrzVerfBD. Der Tag des Inkrafttretens dieser BD. ist der 7. Aug. 1926. — Der Überholende darf mit dem Einbiegen nach rechts nach der Überholung erst beginnen, wenn dies ohne Gefährdung des Überholten möglich ist. BayObLG. 2815<sup>16</sup>

§ 23 Abs. 2 KraftfahrzVerfBD. v. 5. Dez. 1925. Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen kann von Ortspolizeibehörden nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr (§ 2 Abs. 1) beschränkt werden. Diese Bestimmung gilt von ihrem Inkrafttreten an ohne Einschränkung, so daß ältere ortspolizeiliche Vorschriften, die ihr nicht entsprechen, von da an ihre Wirksamkeit verloren haben. BayObLG. 2816<sup>17</sup>

**Maß- und Gewichtsordnung.**

Maß- und Gewichtsordnung v. 30. Mai 1908, §§ 6, 11, 22. Der Begriff Öffentlicher Verkehr im Gegensatz zum Inneren Betrieb trifft unter bestimmten Umständen auch auf Backstuben und die dort zum Abteilen von Teig für Einzelbrote angewendeten Meßgeräte zu. RG. 2820<sup>9</sup>

**Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs.**

§ 2 der FunkBD. mit Verf. des Reichspostministers v. 14. Mai 1924 und v. 24. Aug. 1925; § 59 StGB. Das durch die Bestimmungen des Reichspostministers unterlagte Anschließen anderer Wohnungen an eine Rundfunkempfangsanlage ist, wenn für den anderen Haushalt keine Rundfunkgenehmigung vorliegt, Errichtung

einer ungenehmigten Funkanlage. Das Verbot des Anschlusses eines anderen Haushaltes ist eine Verleibungsbedingung. Irrtum über deren Inhalt ist tatsächlichem Irrtum gleichzustellen. BayObLG. 2720<sup>5</sup>

**Nahrungsmittelgesetz.**

§ 10 NahrungsmittelG. Verfälschen von Kaviar. §§ 265, 267 StPB. In Ermangelung eines dem § 265 StPB. genügenden Hinweises darf in der Verhandlung vor dem BG. nur geprüft werden, ob das angefochtene Urteil über die Merkmale der dem Angekl. im Eröffnungsbeschluß zur Last gelegten Handlung ausreichende Feststellungen getroffen hat. DLG. Kiel. 2728<sup>10</sup>

**Gewerbeordnung.**

§ 33 GewD.; Art. 1 §§ 1, 4 RotG. v. 24. Febr. 1923. Die von einer geschlossenen Gesellschaft auf ihre eigene Rechnung betriebene, auf die Mitglieder beschränkte Abgabe von Getränken auch nichtalkoholischer Art unterliegt dem Erlaubniszwang. BayObLG. 2722<sup>7</sup>

§ 55 Abs. 1 Nr. 1, § 148 Abs. 1 Nr. 7 GewD. Die Verurteilung wegen Übertretung nach § 55 Abs. 1 Nr. 1, § 148 Abs. 1 Nr. 7 GewD. (Wandergewerbebetrieb ohne Wandergewerbefchein) in Lateinheit mit einer Übertretung nach § 56 Abs. 3, § 148 Abs. 1 Nr. 7a GewD. (Feilbieten von ärgernisretregenden Druckschriften im Umherziehen) ist unzulässig, sofern nur solche verbotene, vom Feilbieten im Umherziehen ausgeschlossene Druckschriften den Gegenstand des Wandergewerbebetriebs bilden. Nach § 148 Nr. 7 GewD. wird bestraft, wer ohne den gesetzlich erforderlichen Wandergewerbefchein ein Wandergewerbe betreibt. Für verbotene Gewerbsarten darf aber ein Wandergewerbefchein überhaupt nicht erteilt werden. BayObLG. 2721<sup>6</sup>

§§ 146 a, 105 b GewD.; BD. v. 5. Febr. 1919. Beaufsichtigung der zu Reklamezwecken erleuchteten Geschäftsräume ist verbotene Sonntagsarbeit. DLG. Hamm. 2726<sup>7</sup>

**2. Verfahrensrecht.**

**Strafprozessordnung.**

Ne bis in idem. Einstellung des Verfahrens wegen einer Handlung, bezüglich deren die Strafkammer im Gegensatz zum Schöffengericht Lateinheit mit einer durch Zurücknahme der Berufung oder Freispruch rechtskräftig abgeurteilten Handlung angenommen hat. DLG. Königsberg. 2823<sup>13</sup>

Der Rechtsfah ne bis in idem ist gemischtrechtlicher Natur. Zu seiner Nachprüfung kann das RevG. selbständige Feststellungen treffen. DLG. Karlsruhe. 2726<sup>8</sup>

§ 116 Abs. 2 StPB. Zu den „Beschränkungen“ des UnterfuchGef. i. S. des § 116 Abs. 2 StPB. und zu den in Abs. 5 gen. Verfügungen gehören auch die vorgesehenen Hausstrafen. DLG. Karlsruhe. 2730<sup>14</sup>

§ 172 StPB. Die Beschwerde gegen staatsanwaltschaftliche Einstellungsbefehle muß innerhalb zwei Wochen bei der zur Nachprüfung berufenen Stelle eingegangen sein. DLG. Dresden. 2730<sup>12</sup>

§§ 226, 260, 274, 338 Nr. 5 StPB. Die Urteilserlassung bildet einen Teil der Hauptverhandlung, bei der die Gegenwart des Gerichtsschreibers notwendig ist; ein Verstoß hiergegen wäre ein absoluter Revisionsgrund. Doch genügt es, wenn die Verletzung der Urteilsformel und die Bekanntheit des wesentlichen Inhalts der Urteilsgründe in Anwesenheit des Gerichtsschreibers erfolgt. BayObLG. 2722<sup>8</sup>

§ 244 StPB. Unzulässigkeit der Ablehnung der Vernehmung eines Zeugen mit der Begründung, daß das unter Beweis gestellte Verfahren nach dem Gutachten des vernommenen Sachverständigen unmöglich stattgefunden haben könne. RG. 2707<sup>28</sup>

§ 244 StPB. Erklärungen von Auskunftspersonen bei einer Ortsbefichtigung stellen keine förmliche Vernehmung dar. Versuche im Gerichtssaal können unter den gleichen Voraussetzungen wie die Vernehmung eines Sachverständigen abgelehnt werden. RG. 2707<sup>29</sup>

§ 244 StPB. Ist ein Beweisbeschluß ergangen, so muß das Gericht, wenn der Beschluß nicht vollzogen werden soll, zu der Zurücknahme des Beschlusses Stellung nehmen. Diese Stellungnahme kann sich, auch ohne daß sie ausdrücklich erfolgt ist, aus dem Zusammenhang der Beurkundungen in der Sitzungsniederschrift ergeben. RG. 2706<sup>27</sup>

§§ 245, 220, 38 StPB. Auch eine Auskunftsperson, die vom Angeklagten vorgeladen und erschienen ist, und deren Ladung dem Gericht vorher angezeigt war, wird erst mit Vorlage der Zustellungsurkunde zu einer „vorgeladenen“. RG. 2707<sup>30</sup>

§§ 249, 250, 251, 253, 238 StPB. Zulässig ist die Verlesung eines Vernehmungsprotokolls zum Beweise des Vorhandenseins dieses Protokolls und zu dem Zweck, dem Protokollanten Gelegenheit zu geben, seine Erinnerung zu prüfen. RG. 2705<sup>31</sup>

§ 252 StPB. Ein Polizeibeamter kann auch über diejenigen Angaben vernommen werden, die ihm bei einer im Auftrage des Untersuchungsrichters erfolgten Vernehmung eines Beschuldigten gemacht sind, selbst wenn der Vernommene zur Hauptverhandlung als Zeuge geladen ist und in dieser von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch macht. RG. 2709<sup>32</sup>

§ 256 StPD. Bei einem Leumunds-  
Zeugenbeweis sind die zu beweisenden  
Tatsachen nicht die Glaubwürdigkeit  
oder andere innere Eigenschaften  
einer Person, sondern äußere  
Handlungen, aus denen das  
Gericht sich ein Urteil über jene  
Eigenschaften zu bilden hat. Die  
Feststellung, daß der Angekl.  
„mindestens fahrlässig“ gehandelt  
habe, genügt nicht. Es bedarf  
einer klaren Feststellung, welche  
Schuldform als erwiesen  
angesehen ist. RG. . . . . 2709<sup>33</sup>

§ 261 StPD. Die Bedeutung der  
Wahrunterstellung erschöpft  
sich nicht darin, daß sich das  
Gericht mit der betreffenden  
Tatsache nicht in Widerspruch  
setzen darf. Dem behauptenden  
Angekl. gegenüber darf die  
Behauptung auch dann als  
wahr verwerlet werden, wenn  
sie sich für ihn als ungünstig  
erweist. RG. . . . . 2710<sup>34</sup>

§§ 264, 270 StPD. Über eine  
einheitliche Tat kann nicht  
nach einzelnen tatsächlichen  
Richtungen oder unter  
einzelnen rechtlichen  
Gesichtspunkten durch Urteil  
entschieden und gleichzeitig  
im übrigen die Erledigung  
einem späteren Urteil  
vorbehalten werden. RG. . . . . 2711<sup>35</sup>

§§ 265, 267 StPD. In  
Ernangelung eines dem § 265  
StPD. genügenden  
Hinweises darf in der  
Verhandlung vor dem BG.  
nur geprüft werden, ob das  
angefochene Urteil über die  
Merkmale der dem Angekl.  
im Eröffnungsbeschluß zur  
Last gelegten Handlung  
ausreichende Feststellungen  
getroffen hat. OLG. Kiel. . . . . 2728<sup>10</sup>

§ 267 StPD. Im Falle der  
Zubilligung des Notwehrrechts  
braucht der äußere und innere  
Tatbestand nur insoweit  
festgestellt zu werden, als  
erforderlich ist, um die  
Annahme zu rechtfertigen,  
daß der Angekl. in  
berechtigter Notwehr ohne  
Überschreitung ihrer  
Grenzen gehandelt hat. RG. . . . . 2711<sup>36</sup>

§ 267 StPD.; §§ 176, 178, 223,  
226 StGB. Verurteilung wegen  
vorsächlicher Körperverletzung  
mit nachfolgendem Tode bei  
Nichtfeststellbarkeit  
vorsächlicher Tötung. RG. . . . . 2712<sup>37</sup>

§ 297 StPD. Der Tod des  
Beschuldigten oder Angekl.  
beendet notwendig die  
Befugnis des Verteidigers,  
„für den Beschuldigten  
Rechtsmittel einzulegen“. BayObLW. . . . . 2723<sup>39</sup>

§ 301 StPD.; § 184 Nr. 1 StGB.  
Ist auf Unbrauchbarmachung  
erkannt, so ist auf die wegen  
der nicht erfolgten  
Verurteilung zumun-  
gunsten der Angekl.  
von der Staatsanwaltschaft  
eingelegte Revision auch  
der auf Unbrauchbarmachung  
gerichtete Auspruch nachzu-  
prüfen. Durch den Auspruch  
der Unbrauchbarmachung  
ist der Angekl. in jedem  
Falle beschwert. Die  
Darstellung des Geschlechts-  
teils ist nur unzüchtig,  
wenn zugleich die  
Beziehung zum Geschlechts-  
betont wird. Persönliche  
Würdigung eines vom Urteil  
in Bezug genommenen  
Bildes durch die  
Revisionsinstanz. RG. . . . . 2713<sup>38</sup>

§ 318 Satz 1 StPD. Die  
Beschränkung des  
Rechtsmittels verlangt  
eine zweifelsfreie  
Erklärung. RG. . . . . 2714<sup>39</sup>

§ 327 StPD. Eine  
Beschränkung des  
Rechtsmittels auf das  
Strafmaß ist unzulässig,  
wenn die Verurteilung  
im Schuldauspruch  
sich von der Straf-  
zumessung nicht trennen  
läßt. Ein solcher Fall  
ist gegeben, wenn die  
Entscheidung, welches  
Strafgesetz nach § 2  
Abs. 2 StGB. anzuwenden  
ist, sich nicht ohne  
Eingehen auf die  
Strafzumessung treffen  
läßt. RG. . . . . 2715<sup>40</sup>

§ 331 StPD. ist verletzt,  
wenn das BG. unter  
Verwerfung der  
Berufung der Staatsanwaltschaft,  
die auf Erhöhung der  
vom Schöffengericht  
erkannten Freiheitsstrafe  
gerichtet war, nach § 27  
b StGB. auf eine  
Geldstrafe erkennt,  
hierbei aber die als  
Ersatzstrafe dienende  
an sich verwirkte  
Freiheitsstrafe erhöht. RG. . . . . 2716<sup>41</sup>

§§ 333 ff. StPD. Beschränkung  
der Rev. darauf, daß dem  
Angekl. eine längere  
Zeit als durch die  
Untersuchungshaft  
verbüßt anzurechnet  
ist, als er tatsächlich  
verbüßt hat. RG. . . . . 2717<sup>42</sup>

§ 337 StPD. Der Angekl.  
kann durch Nichtanwendung  
eines schwereren  
Strafgesetzes beschwert  
sein. RG. . . . . 2429<sup>11</sup>

§ 341 StPD. Die  
Revisionsfrist ist  
gewahrt, wenn die  
Revisionschrift am  
letzten Tage durch  
Einwurf in den als  
amtliche Annahmestelle  
bestimmten Briefkasten  
geworfen wurde. RG. . . . . 2717<sup>43</sup>

§ 403 StPD. Kommt  
eine strafbare Handlung,  
auf Grund deren der  
Verletzte berechtigt  
wäre, die Zuerkennung  
einer Buße zu verlangen,  
für das Revisionsgericht  
nach den getroffenen  
Feststellungen nicht in  
Frage, dann ist eine  
gleichzeitig mit der  
Revisionseinlegung  
erhobene Nebenlage  
und damit auch die  
Revision unzulässig.  
OLG. Karlsruhe. . . . . 2730<sup>15</sup>

C.

Steuerrecht.

1. Reich.

Umsatzsteuergesetz.

§ 1 Nr. 1 UmfStG. 1919. Der  
Veranstalter von  
Gesellschaftsausreisen  
ist, sofern nichts  
anderes vereinbart  
ist, für die inländischen  
und ausländischen  
Leistungen an die  
Reiseiteilnehmer  
nur mit seiner  
Vermittlungsgebühr  
umsatzsteuerpflichtig,  
wenn die Leistungen  
— ins-

besondere Beförderungen,  
Beherbergung,  
Verpflegung,  
Fahrungen —  
durch selbständige  
Unternehmer  
ausgeführt werden. RFG. . . . . 2825<sup>2</sup>

§ 2 Abs. 1 Nr. 4 UmfStG. 1919;  
§ 4 RWbG. Kraftwagenhallen,  
in denen besondere  
Teilstäume (sog. Bogen)  
zur Unterbringung  
von Kraftwagen  
hergerichtet sind,  
gelten als  
engerichtete Räume  
im Sinne des § 2  
Abs. 1 Nr. 4  
UmfStG. v. 24.  
Dez. 1919. RFG. . . . . 2825<sup>3</sup>

§ 7 UmfStG. 1922. Die  
Vereinigung mehrerer  
dem Zwischenhändler  
gelieferter  
vertreibbarer Sachen  
zum Zwecke  
gleichzeitiger  
Beförderung  
berwirkt die  
Strafbefreiung  
des § 7 UmfStG.  
nicht, auch nicht  
wenn die  
Verladung  
längere Zeit  
beansprucht. RFG. . . . . 2826<sup>4</sup>

Versicherungsteuergesetz.

§ 2 VersStG. Der Senat  
hält an seiner Vb. 17  
S. 236 ausgesprochenen  
Ansicht fest, daß die  
Annahme einer  
Versicherung i. S. des  
§ 2 VersStG. nicht  
dadurch ausgeschlossen  
wird, daß die  
Vereinsatzung des  
Versicherers die  
Kaufel enthält,  
auf die Schadens-  
vergütungen bestehe  
kein Rechtsanspruch  
der Mitglieder,  
wofern nach Lage  
der rechtlichen  
und tatsächlichen  
Verhältnisse  
Treu und Glauben  
den Verein zur  
Schadens-  
vergütung  
verpflichten. RFG. . . . . 2824<sup>1</sup>

Bergnügungssteuer.

Für die Frage, ob eine  
steuerpflichtige  
Bergnügung vorliegt,  
ist entscheidend,  
ob die Veranstaltung  
im wesentlichen  
der Erziehung  
und Unterhaltung  
der Teilnehmer  
zu dienen  
bestimmt  
und geeignet  
ist. PrDWB. . . . . 2732<sup>2</sup>

2. Länder.

Preuß. Grundvermögenssteuergesetz.

PrGrVermStG. v. 14.  
Febr. 1923. Eine  
nicht rechtskräftige  
Veranlagung  
kann von der  
Veranlagungs-  
behörde  
zurückgezogen  
werden, und zwar  
ohne oder mit  
gleichzeitigem  
Erlaß einer  
neuen  
Heranziehung. PrDWB. . . . . 2827<sup>9</sup>

D.

Constitutives öffentliches Recht.

Reichsverfassung.

Steht der veröffentlichte  
Wortlaut eines  
Gesetzes im  
Widerspruch mit dem  
Beschlusse der  
gesetzgebenden  
Körperschaft,  
so ist der  
Wortlaut  
nicht schlechthin  
entscheidend. HessVermGH. . . . . 2733<sup>1</sup>

Art. 37 WRVf.; §§ 451,  
455, 456 StPD. Eine  
Strafvollstreckung  
ohne  
Genehmigung  
des Reichstags  
ist gegen  
einen Reichstagsabgeordneten  
auch dann  
unzulässig,  
wenn sich  
dieser schon  
zur Zeit  
der Verurteilung  
in  
Untersuchungshaft  
befunden hat. OLG.  
Hamburg. 2730<sup>13</sup>

Gesetz über Kraftfahrlinien.

Zum Begriffe der  
Kraftfahrlinie  
nach dem RG. v. 25.  
Aug. 1925  
über Kraftfahr-  
linien. BayObLW. . . . . 2806<sup>3</sup>

Reichsfnappschafstgesetz.

§ 31 RfnG. Ansprüche  
auf Invalidegeld  
aus der Zeit vor  
dem 1. Januar  
1924 sind  
wirtschaftlich  
wertlos. Neben  
der  
Leuerungszulage  
nach § 31  
RfnG. können  
keine  
Sonderleistungen  
gewährt werden. RfV. . . . . 2826<sup>1</sup>

Versailler Vertrag.

Art. 296 VB. Bei  
Vorliegen  
widersprechender  
Vorkriegsurteile  
wendet der  
GemSchGH. die  
allgemeine  
Regel an,  
daß  
grundsätzlich  
das Recht  
des Schuldnerstaats  
entscheidend  
ist. Dt.-Engl.  
GemSchGH. 2733<sup>1</sup>

Londoner Schlußprotokoll.

Londoner  
Schlußprotokoll  
v. 16. Aug. 1924.  
Sanktionierung  
unrechtmäßiger  
von den  
Besatzungs-  
behörden  
vorgenommener  
Beschlagnahmen  
durch  
das Londoner  
Schlußprotokoll.  
Verlust  
deutschen  
Privateigentums  
auch  
gegenüber  
Deutschen. RG. . . . . 2692<sup>6</sup>

Preuß. Allgem. Landrecht.

§ 10 II 17 ALM. Die  
Polizei ist  
berechtigt,  
von dem  
Haus-  
eigentümer  
die  
Herstellung  
einer  
der Zahl  
der  
Wohnungen  
entsprechenden  
Anzahl  
von Aborten  
zu fordern. PrDWB. . . . . 2827<sup>1</sup>

Thür. Verwaltungsrecht.

Anordnung  
der  
Entfernung  
an einem  
Gemeinde-  
verwaltungs-  
gebäude  
angebrachter  
kommunistischer  
Symbole. ThürDWB. . . . . 2735<sup>1</sup>