

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 C 1, Dresdner Straße 11/13.
Fernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postfachkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — 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 gepaltene Millimeterhöhe 25 Pf., für den Stellenmarkt 17 Pf., $\frac{1}{2}$ Seite M. 325.—, $\frac{1}{4}$ Seite M. 170.—, $\frac{1}{8}$ Seite M. 90.—. Der Anzeigenraum wird in der Höhe von Trennungsstrich zu Trennungsstrich gerechnet. Bei Chiffreanzeigen kommen noch 75 Pf. Gebühren hinzu. Zahlungen ausnahmslos auf Postfachkonto W. Moeser Buchhandlung, Leipzig 63673, erbeten.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Mittelplatz 3, Zahlungen auf Postfachkonto Leipzig 10102 zu richten.

Verkehrsrechtliche Probleme bei der Reform des Strafrechts und Strafprozesses.

I.

Von Rechtsanwalt Dr. Freiherr von Hohenberg, Celle,
Vorsitzender des Verkehrsrechtsausschusses und der Verkehrsrechtsgruppe
des Deutschen Anwaltvereins.

Je stärker der Verkehr zunimmt, desto einschneidender sind die Verührungspunkte, welche das Verkehrsrecht mit anderen Rechtsgebieten hat. Man denke in dieser Beziehung z. B. an die Folgen des Verkehrs für die Entwicklung des Versicherungsrechts. Bei dieser Sachlage haben naturgemäß auch die strafrechtlichen Normen, welche die Nichteinhaltung von Verkehrsvorschriften oder die Folgen von Verkehrsunfällen betreffen, ständig an praktischer Bedeutung gewonnen, wie andererseits die Entwicklung des Verkehrs, insbes. desjenigen mit Kraftfahrzeugen, die Schaffung und Erweiterung besonderer strafrechtlicher Tatbestände erforderlich gemacht hat. Daher besteht ein starkes Interesse daran, daß die Gestaltung des neuen StGB. auch den Erfordernissen des Verkehrsrechts gerecht wird, und zwar nach doppelter Richtung: Einmal darf der Gesichtspunkt des notwendigen Schutzes der Allgemeinheit nicht zu Strafbestimmungen führen, welche die im Verkehr erforderliche Sorgfalt unbillig überspannt oder für den Schutz der Allgemeinheit bzw. die Rechtsgüter des Lebens und des Vermögens überflüssig sind. Andererseits muß demjenigen, dem das Recht einen Schutz durch Schaffung eines strafrechtlichen oder privatrechtlichen Anspruchs zubilligt, eine seinem Interesse entsprechende Rechtsverfolgung gewährleistet werden. Mit diesen Problemen befaßt sich ein Bericht, den der Verf. der folgenden Abhandlung für den verkehrsrechtlichen Ausschuss des Deutschen Anwaltvereins erstattet hat und der demnächst in den dafür zuständigen Organen des Deutschen Anwaltvereins zur Beratung kommen wird. Die weittragende Bedeutung der Vorschläge, die Gegenstand dieses Berichts sind und die zum Teil, wie z. B. die Vorschläge über Nebenklage und Buße, über den Rahmen des Verkehrsrechts hinausgreifen, läßt aber eine weitgehende wissenschaftliche Behandlung der angechnittenen Fragen erwünscht lassen. Dieser Umstand rechtfertigt schon vor Abschluß der erwähten Beratungen eine Veröffentlichung der Abhandlung.

II.

Im Auftrage des verkehrsrechtlichen Ausschusses des Deutschen Anwaltvereins verfaßt von Rechtsanwalt Walter Proskauer in Göttingen,
Mitglied des verkehrsrechtlichen Ausschusses.

I. Materielles Recht. Nach geltendem Strafrecht ist die fahrlässige Körperverletzung des Berufsfahrers erschwertes Vergehen. Der Strafrahmen ist erhöht. Das Erfordernis des

Strafantrages entfällt. Das RG. geht in der begrifflichen Feststellung des strafe erhöhenden Umstandes sehr weit. In Bd. 59 S. 279 entwickelt es ausführlich seine Auffassung. Beruf, Übung und Gewerbe verschaffen eine bessere Einsicht in die mit der Berufsausübung verbundenen Gefahren. Sie begründen deshalb eine höhere Verantwortlichkeit. Verlangt wird nur eine Tätigkeit, die eine solche bessere Einsicht gewährleistet. Unerheblich ist es, ob diese Tätigkeit die eigentliche und hauptsächliche ist oder nur in einer Hilfs- und Nebenberufung besteht. Auch die letzteren bilden einen Teil der Gesamtausübung des Berufs. Nicht erforderlich ist es, daß die Handlung in oder bei Berufsausübung vorgenommen ist. Es genügt Vornahme außerhalb der Berufsausübung, weil auch hierbei die bessere Sachkunde fortbesteht. In Verfolg dieser Auffassung hat das RG. den Fabrikdirektor, der die Kunden im Auto besucht, als Berufsfahrer angesehen, den Installateur, der zu seinen Kunden mit dem Motorrad fährt, den motorradfahrenden Geschäftsreisenden (Recht des Kraftfahrers 1928, 66). Hierunter fallen der Arzt, der im Auto zum Patienten fährt und der Anwalt, der im Auto Termine wahrnimmt (vgl. Urndt, Recht des Kraftfahrers 1928, 146). Die Gefahr dieser Rspr. liegt gerade darin, daß eine Hilfs- und Nebenberufung der hauptsächlichen Berufstätigkeit gleichgesetzt und die private Fahrt der in Berufsausübung unternommenen gleich behandelt wird (vgl. auch RG. v. 25. Okt. 1927: Recht des Kraftfahrers 1928, 111).

Zuweilen ist diese Rspr. von anderen Gerichten abgelehnt worden, so vom OVG. Dresden (Recht des Kraftfahrers 1928, 29; OVG. Bremen ebenda S. 351). In überzeugender Weise führt das letzte Gericht aus, daß der Arzt durch seinen Beruf eine bessere Einsicht auf medizinischem Gebiete erlange und nicht auf verkehrstechnischem. Die Rspr. des RG. hat sich gleichwohl durchgesetzt. Sie bedeutet für den Verkehr selbst eine absolut überflüssige und bedenkliche Regelung. Zunächst besteht nicht der geringste Anlaß, eine Körperverletzung oder Tötung, die bei einer Hilfs- und Nebenberufung des Fahrers oder sogar bei einer privaten Fahrt eines sonst beruflich kraftfahrzeugfahrenden Täters erfolgt ist, mit erhöhtem Strafrahmen zu versehen. In der Praxis spielt dieser erhöhte Rahmen auch keinerlei Rolle. Sodann ist es im Interesse der Allgemeinheit nicht erforderlich, gerade derartige Handlungen ohne Strafantrag zu verfolgen. Im Interesse des Verletzten liegt diese Verfolgung ohne Antrag nicht. Für ihn bildet die Möglichkeit Strafantrag zu stellen, einen wichtigen Trumpf bei den Verhandlungen über die zivile Entschädigung (f. Urndt a. a. O. S. 146). So mancher Vergleich wird geschlossen, um den Strafantrag zu vermeiden. So mancher Vergleich scheitert jedoch, wenn ohne

weiteres ohne Rücksicht auf ein Verlangen des Verletzten die Strafverfolgung einsetzt.

Der Entwurf 27 (E.) steht im § 269 von einer Erhöhung des Strafrahmens bei Berufsfahrern ab. Darin ist ihm durchaus zu folgen. Dagegen läßt auch er den Antrag auf Strafverfolgung ausscheiden, wenn die fahrlässige Körperverletzung in Ausübung eines Berufes oder Gewerbes begangen ist. Gegenüber dem geltenden Rechtszustand liegt eine nicht unwesentliche Einschränkung vor. Bei Verletzungen, die außerhalb beruflicher Tätigkeit verübt werden, verbleibt es beim Antragserfordernis (Begründung S. 136). Notwendig ist eine in Berufsausübung verübte Tat. Der jetzt geltende Rechtszustand, der auch private Fahrten des Berufsfahrers umfaßt, geht wie die Begründung meint, über das Bedürfnis hinaus. Das muß jedoch von der im Entwurf verbliebenen Regelung gleichfalls gelten. Auch nach § 269 E. würde das N.G. bei seiner Rspr. verbleiben können, wonach eine berufliche Hilfs- und Nebenverrichtung des Kraftfahrers den Straf Antrag entbehrlich mache. Der Arzt, Anwalt, Kaufmann, die beruflich ein Kraftfahrzeug benutzen, würden auch danach Berufsfahrer sein. Diese Regelung ist völlig unnötig im Interesse der Allgemeinheit und schädlich im Interesse des Einzelnen. Die Begründung meint, daß ohne Wegfall des Strafantragserfordernisses ein wirksamer Arbeiterschutz nicht denkbar sei (S. 135). Die fahrlässige Körperverletzung spielt für die Frage des Arbeiterschutzes in der Praxis nur eine ganz geringfügige Rolle. Das Hauptanwendungsgebiet liegt in den Verkehrsunfällen. Es ist an und für sich schon verkehrt, das Hauptanwendungsgebiet nach einem Nebenanwendungsgebiet zu regeln. Im übrigen ist der Arbeiterschutz in gewerblichen Betrieben durch gewerbepolizeiliche Bestimmungen regelmäßig erschöpfend geregelt. Verstöße gegen diese setzen regelmäßig einen Antrag zur Verfolgung nicht voraus. Dieser Schutz genügt. Es ist daher zu empfehlen, den Wegfall des Antragserfordernisses bei fahrlässiger Körperverletzung, die in Ausübung des Berufes oder Gewerbes begangen ist, zu streichen und alle fahrlässigen Körperverletzungen vom Strafantrage abhängen zu lassen.

Bei den wesentlichen Delikten des Verkehrsunfalles, der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung (§§ 52, 258, 268) ist Einziehung zulässig. Das bei Verübung einer solchen Tat benutzte Auto und Motorrad können eingezogen werden, falls sie dem Täter gehören. Diese Bestimmungen dürften zu streichen sein. Sie sind dem Kraftfahrzeugverkehr feindlich gesonnen. Der Kraftfahrer untersteht der Gefährdungshaftung des Automobilgesetzes. Er sieht sich einer Unmenge strafrechtlicher Bestimmungen gegenüber, deren Innehaltung häufig schwer ist. Ihm das Kraftfahrzeug zu nehmen, weil er gefehlt hat, ist nicht zu billigen. Es ist nicht einzusehen, welches praktische Bedürfnis für die Neuschaffung einer derartig einschneidenden Bestimmung bestehen soll. Ein solches Bedürfnis ist bisher nicht ersichtlich geworden.

Der E. sieht einen Sondertatbestand hinsichtlich Bestrafung der Schwarzfahrt nicht vor. Hierfür besteht jedoch ein dringendes Bedürfnis. Schwarzfahrten werden häufig unter dem Einfluß von Alkohol in fiderer Gesellschaft unternommen. Die Unfallschwereit bei Schwarzfahrten ist besonders groß. Die Gefahr für den Autohalter ist um so erheblicher, als seine Überwachungspflicht außerordentlich weit geht und häufig in seinen Versicherungsbedingungen der Haftpflichtversicherung der Versicherungsschutz bei Schwarzfahrten ausscheidet. Der Schwarzfahrer kann den Halter durch die Schwarzfahrt ruinieren! (Vgl. auch Arndt: Recht des Kraftfahrers 1928, 147.) Der bisherige strafrechtliche Schutz ist gering. Die Schwarzfahrt ist als Diebstahl von Benzin und Öl strafbar (BayObLG.: Ur. v. 13. Jan. 1928: Recht des Kraftfahrers 1928, 262 und N.G.: DRZ. 1927 II, 366/37). Dieser Schutz reicht nicht aus. Das Objekt dieses Diebstahls ist geringfügig. Es können immer nur wenige Liter Benzin und ein kleineres Quantum Öl entwendet werden. Damit ist die Möglichkeit ausreichender Bestrafung nicht gewährleistet. Der E. mag eine neue Strafbestimmung schaffen. Er mag ruhig den Grundsatz durchbrechen, daß Gebrauchsdiebstahl nicht strafbar sei. Die Verkehrssicherheit verlangt es.

Die Autotransportgefährdung durch Drahtseilattentat ist in der letzten Zeit selten geworden. Verbrechen dieser Art wirken wie durch Psychose ansteckend. Ein einziger Vorfall

zieht andere gleichartige nach sich. Ein besonderer Strafrechtsschutz ist jedoch erforderlich. Die strafrechtliche Beurteilung nach geltendem Recht kann zuweilen Schwierigkeiten bereiten. Hartmann (Recht des Kraftfahrers 1928, 86) weist darauf hin, daß der Drahtseilattentäter sich damit verteidigen könne, er habe bestimmt angenommen, daß der Fahrer das dicke Seil sehen und anhalten würde. Dann erst sollte er bestraft werden. An Unfall oder Tötung habe er nicht im entferntesten gedacht. Er verweist darauf, daß möglicherweise diese Verteidigung nicht widerlegt werden könnte. Wie umstritten der vom Drahtseilattentäter verwirklichte Tatbestand ist, beweisen ferner die Ausführungen von Arndt: Recht des Kraftfahrers 1926, 118; Hagemann: KrimArch. 1924, 886; Stoß: DZ. 1925, 91.

Der E. kommt diesem Schutzbedürfnis entgegen. Er bestimmt in § 231 (siehe Arndt: Recht des Kraftfahrers 1928, 147), daß mit Gefängnis bestraft werden solle, wer die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Bereiten von Hindernissen störe und dadurch eine Gefahr für Leib und Leben oder in bedeutendem Umfange für fremdes Eigentum herbeiführe. Dieser Tatbestand ist zu begrüßen. Dagegen muß eine Strafandrohung für den Fall abgelehnt werden, daß die Sicherheit des Verkehrs durch falsche Zeichen oder Signale gestört und dadurch Gefahr für Leib und Leben usw. geschaffen wird. Eine fahrlässige Angabe von unrichtigen Richtungszeichen macht zivilrechtlich haftbar. Sie stellt auch, wenn es infolgedessen zur Körperverletzung kommt, eine fahrlässige Körperverletzung dar. Ein besonderes Delikt hierfür zu schaffen, ist überflüssig. Der E. muß es vermeiden, Tatbestände zu schaffen, die nicht dringend erforderlich sind. Jedes Zuviel an Strafe ist höchst schädlich. Es führt zur Bestrafung von Leuten, die es nicht verdienen, zu den Vorbestrafungen zu gehören. Der Staat kann hieran kein Interesse haben.

II. Verfahrensrecht. Der Neuordnung des materiellen Strafrechts wird eine Neuordnung des formellen Rechts auf dem Fuße folgen. Auch bei dieser Neuschöpfung gilt es, die verkehrsrechtlichen Interessen abzuwägen. Zunächst ist zuweilen ein Gedanke verfolgt worden, der sich hinsichtlich der Zusammensetzung der über Verkehrssachen urteilenden Gerichte im Gesetzeswege oder durch Verwaltungsanordnung durchführen ließe: der der Kraftfahrsondergerichte. W. Peters hat im Recht des Kraftfahrers 1928, 250 die Forderung nach Kraftfahrsondergerichten erhoben. Arndt verlangt ebenda S. 339 Sonderkammern. Peters begründet diese Forderung mit der angeblichen Verkehrsfeindlichkeit unserer Behörden und ihrer Abneigung gegen alles, was mit dem Kraftfahrzeug zusammenhänge. Die Richter wüßten nicht, daß es auf der Landstraße anders aussehe, als sie es sich vom grünen Tische aus vorstellten. Wenigstens die Schöffen müßten einen Führerschein haben und über Fahrparis verfügen. Die Schaffung von Kraftfahrsondergerichten ist abzulehnen. Peters hat sicherlich nicht umfassenden Überblick über die Funktion der Rspr. in Kraftfahrzeugsachen gehabt. Wer beruflich mit solchen Prozessen viel zu tun hat, wird bestätigen, daß die Rspr. hierüber in durchaus sachgemäßer vernünftiger Art und Weise gehandelt wird. Häufig sind die Richter den Sachverständigen in Fragen der VerkD. durchaus überlegen. Zudem kommt es bei der Rspr. in erster Linie auf die Kenntnis der Fahrordnung an, nicht auf technische Kenntnisse. Gewiß spielen auch diese zuweilen eine Rolle. Aber wenn es sich z. B. darum handelt, festzustellen, ob der Einwand eines Beschuldigten, die Bremsen hätten versagt, glaubhaft ist, wird das Gericht in jedem Falle — auch wenn es selbst den Führerschein hat — einen technischen Sachverständigen beiziehen. Schließlich ist die Einführung von Sondergerichten allgemein gar nicht möglich. Sie ist in Großstädten für einzelne Spezialkammern durchführbar. Kraftfahrzeugsachen bilden jedoch einen wesentlichen Teil aller zur Verhandlung gelangenden Strafsachen. Legten Endes müßte die Forderung der Einrichtung des Kraftfahrsondergerichts darauf hinauslaufen, daß jeder Strafrichter den Führerschein besitzen müßte. Wollte man aber die Kraftfahrtsachen auf einzelne Gerichte in der Provinz beschränken, so würde das wegen der räumlichen Entfernung eine nicht zu rechtfertigende Behelligung des Publikums darstellen. Sodann müßte folgerichtigerweise auch im zivilen Schadensersatzprozeß eine Sonderung der Prozesse und Zusammenziehung bei einzelnen Gerichten eintreten. Das würde ohne Änderung der

gesetzlichen Zuständigkeit nicht möglich sein. Eine solche Änderung wäre aber völlig überflüssig.

Natürlich ist es wünschenswert, wenn auch nicht notwendig, daß der Richter fahren kann. Diesem wünschenswerten Zustande trägt die Justizverwaltung dadurch Rechnung, daß sie Spezialkurse für Ausbildung von Richtern und Staatsanwälten einrichtet. In Berlin hat sie auch Spezialkammern für Autostrafsachen geschaffen. Auch das ist für die Großstadt mit ihrer Anzahl von gleichliegenden Sachen durchaus zu begrüßen.

Der E. hat die Regelung des Strafantrages nicht getroffen. Sie ist vielmehr als eine prozessuale Frage dem neuen Prozeßgesetz vorbehalten geblieben. Nach geltendem Recht ist der Strafantrag nur in bestimmten Fällen zurücknehmbar. Dieser Zustand ist unbefriedigend. Häufig verliert der Verletzte jedes Interesse an der Bestrafung des Täters, wenn inzwischen ein Vergleich geschlossen oder er sonst entschädigt ist. Es ist nicht einzusehen, weshalb in solchen Fällen das Verfahren gleichwohl bis zur Bestrafung des Täters durchgeführt werden sollte. Wenn die Öffentlichkeit kein Interesse daran hat, ohne Willen des Verletzten das Verfahren einzuleiten, so hat sie strenggenommen auch kein Interesse daran, es entgegen dem später gebildeten Willen des Verletzten durchzuführen. Vor Leichtfertigkeit in Stellung und Zurücknahme des Antrages schützt die Kostenfolge. Es ist auch nicht einzusehen, weshalb ein rücknehmbarer Antrag nur bis zum Erlass eines auf Strafe lautenden Urts. erster Instanz sollte zurückgenommen werden können. Bei Privatklagen kann auch ein Vergleich in zweiter Instanz geschlossen werden, nachdem in erster Instanz verurteilt worden ist. Es ist also zu empfehlen, den Strafantrag in jedem Falle für rücknehmbar zu erklären, und zwar bis zur Rechtskraft des Urts.

Ein vernachlässigtes Gebiet des geltenden Rechtes stellen die Bestimmungen über die Buße dar. Ich behandle sie hier, weil sie ebenso dem formellen wie dem materiellen Rechte angehören. Der Antrag auf Buße wird selten gestellt. Das liegt daran, daß die Beweisaufnahme und die Ladung der Zeugen und Sachverständigen sich im wesentlichen auf die Schuldfrage erstrecken. Es ist auch tatsächlich unzweckmäßig, den Antrag auf Buße im Strafprozeß zu stellen. Der Strafrichter, der diesen Antrag erledigt, ist meist bei den vorhandenen Zeugen und Sachverständigen materiell gar nicht in der Lage, eingehende Ermittlungen über die Höhe des Schadens anzustellen. Da der Bußanspruch den Schadensersatzanspruch abschneidet, besteht für den Verletzten die Gefahr, daß er zu kurz kommt. Es könnte sich hierbei die Frage erheben, ob die Bußbestimmungen nicht ausbaufähig sind und die Zuerkennung der Buße von Amts wegen in jedem Verkehrsunfallprozeß im Interesse der Beschleunigung des Ersatzverfahrens zu erfolgen habe. In diesem Falle müßte allerdings von Amts wegen die Beweisaufnahme von vornherein auf die Höhe des Schadens erstreckt werden. Eine solche Bestimmung scheitert jedoch an einer einfachen Erwägung. Die wirtschaftlich wichtigsten Ansprüche werden gegen den Halter des Kraftfahrzeugs gerichtet. Gerade dieser ist aber äußerst selten Angekl. im Strafprozeß. Meistens ist es der Fahrer, der nicht Halter ist. Entweder müßte danach bestimmt werden, daß die Bußansprüche gegen den Fahrer die Ansprüche gegen den Halter nicht berühren. Man kann diesen ja nicht, der außerhalb des Prozesses steht, verurteilen. Eine solche Bestimmung würde jedoch nur zu einer Häufung von Prozessen führen. Oder man müßte die Möglichkeit schaffen, den Halter in den Strafprozeß hinsichtlich der vermögensrechtlichen Fragen hinzuzuziehen. Auch das ist unzweckmäßig. Man würde neben dem wirklichen Angekl. einen zweiten Angekl. schaffen, der eigentlich kein Angekl. ist und würde, da man diesem die Verteidigung nicht beschränken kann, die Strafrechtspflege in weitem Umfange auf zivilrechtliche Tätigkeit verweisen. Eine Änderung und ein Ausbau der Bußbestimmungen sind also abzulehnen.

Von hervorragender Wichtigkeit im Verkehrsunfallprozeß ist die Nebenklage. Der Verletzte hat praktisch, falls er nicht entschädigt wird, ein dringendes Interesse daran, den Vorteil seiner Zeugniseigenschaft im Strafprozeß wahrzunehmen. Im Zivilprozeß ist er Partei, im Strafprozeß Zeuge, der eidlich vernommen wird. Häufig werden die Strafakten im Zivilprozeß im Wege des Urkundenbeweises ver-

wertet. Dann wirkt sich die vorteilhafte Stellung des Verletzten, die er im Strafverfahren innehat, auch im Zivilprozeß aus. Die Möglichkeit, seine Rechte neben dem Staatsanwalt selbst wahrzunehmen, ist für den Verletzten um so erwünschter, als bei dem jungen Gebiete des Verkehrsrechts nicht alle Gerichte im Besitze der maßgeblichen Literatur und Entscheidungen sind.

Kraft seiner Kenntnis des Sachverhalts als Beteiligter am Unfall ist er auch in hervorragendem Maße berufen, als Prozeßpartei an der Aufklärung des Sachverhalts mitzuwirken. Der jetzige Rechtszustand hinsichtlich der Nebenklage ist allerdings von einer merkwürdigen Verklüftung und Verworrenheit. Es gibt drei Verschiedenheiten. Zur Nebenklage ist berechtigt nach § 395 StPD.

1. wer nach § 374 StPD. als Privatkläger auftreten kann,

2. wer durch seinen Antrag auf gerichtliche Entscheidung nach § 172 die Eröffnung des Hauptverfahrens herbeigeführt hat, falls der Täter bestimmte Rechtsgüter verletzt hat (§ 395 Abs. 2),

3. wer berechtigt ist, Buße zu verlangen (§ 403 StPD.).

Danach ist der Verletzte gemäß Ziff. 1 zur Nebenklage berechtigt in allen Fällen der fahrlässigen Körperverletzung, die auf Antrag verfolgt werden. Er ist nach Ziff. 1 nicht zur Nebenklage berechtigt bei einem Verfahren gegen Berufsfahrer. § 230 Abs. 2 StGB. ist in § 374 StPD. ausdrücklich ausgenommen. Entgegengesetzter Auffassung ist jedoch das RG. (Recht des Kraftfahrers 1928, 191), das Gesetzeskonkurrenz zwischen § 230 I u. II annimmt und daraus die Zulässigkeit der Nebenklage bejaht. Mit Recht verneint wird sie vom BayObLG. ebenda S. 191 § 222 mit der oben erwähnten Begründung. Dagegen ist die Nebenklage gegen den Berufsfahrer aus Ziff. 3 zulässig, weil der Verletzte Buße verlangen kann (§ 403 StPD.). Der Antrag auf Buße kann nur bis zur Verkündung des Urts. erster Instanz gestellt werden. Widersprechend sind die Urts. darüber, ob trotz des Verlustes des Bußanspruchs der Anschluß als Nebenkläger noch in zweiter Instanz erfolgen könne. Bejaht wird die Frage vom RG.: Recht des Kraftfahrers 1928, 192; OLG. Hamm ebenda S. 192 Nr. 228, ebenso vom RG. (vgl. die Zitate bei Löwe-Rosenberg, 2a zu § 403 Anm. 2a). Verlangt wird nach diesen Entscheidungen lediglich die abstrakte Berechtigung der Zuerkennung der Buße. Diese liege auch vor, wenn der Antrag in erster Instanz nicht gestellt sei. Verneint wird die Möglichkeit der Nebenklage für diesen Fall von Löwe-Rosenberg, 2a zu § 403 vom OLG. Düsseldorf: JurRdsch. 1 Nr. 647; OLG. Dresden: Recht des Kraftfahrers 1928, 365. Der letzteren Auffassung ist nach der Fassung der gesetzlichen Bestimmungen der Vorzug zu geben. Wenn der Bußanspruch erloschen ist, besteht auch keine abstrakte Berechtigung, Buße zu verlangen, mehr (vgl. auch Bergmann: Recht des Kraftfahrers 1928, 191). Schon diese gesetzliche Regelung ist bedenklich und unständlich. Gänzlich verfehlt das geltende Recht jedoch bei der fahrlässigen Tötung. Diese gewährt keinen Anspruch auf Buße. Der Getötete kann auch keine Privatklage mehr erheben. Der Strafanspruch geht auf seine Erben nicht über. Die Erben des Verletzten können sich dem Strafverfahren nicht als Nebenkläger anschließen, ebensowenig wie der Strafantrag steht ihnen der Bußanspruch (BayObLG.: Recht des Kraftfahrers 280, 36; OLG. Düsseldorf ebenda, 1927, 180). Nur in zwei eng begrenzten Fällen kennt das geltende Recht die Nebenklage von Hinterbliebenen bei fahrlässiger Tötung. Der hinterbliebene Ehemann einer durch Fahrlässigkeit getöteten Ehefrau kann sich dem Verfahren als Nebenkläger anschließen, allerdings dann nicht, wenn die Tötung durch einen Berufsfahrer verübt ist (vgl. OLG. Arnberg: Recht des Kraftfahrers 1928, 366 und RG. v. d. Gröben ebenda 1927, 214). Der Gedankengang ist folgender: Die fahrlässige Tötung enthält den Tatbestand der Körperverletzung in sich. Eine solche rechtliche Möglichkeit der Verteilung oder Gesetzeskonkurrenz genügt für die Nebenklage aus § 395 Ziff. 1 StPD. (Löwe-Rosenberg zu § 395 Anm. 1). Bei fahrlässiger Körperverletzung nach § 230 I StGB. hat der Ehemann ein selbständiges Antragsrecht. Er ist also selbständig privatklageberechtigt. Er kann deshalb mit Rücksicht auf dieses Privatklagerrecht auch nach dem Tode der Ehefrau als Neben-

kläger auftreten. Voraussetzung ist allerdings, daß die Tat nicht durch einen Berufsfahrer verübt ist. In diesem Falle fehlt das Antragsrecht (vgl. OLG. Düsseldorf: JW. 1927, 2730/31). Die zweite Ausnahme liegt in folgendem Falle vor: Hat bei fahrlässiger Tötung des Sohnes der hinterbliebene Vater die Erhebung der öffentlichen Klage durch Antrag auf gerichtliche Entscheidung herbeigeführt, so kann er sich der erhobenen öffentlichen Klage als Nebenkläger anschließen. Das RG. hat die Anschlußmöglichkeit bejaht (Recht des Kraftfahrers, § 928, S. 368), das OLG. Breslau hat sie verneint (ebenda S. 368). In der neuen Entsch. Bd. 62 S. 203 hat das RG. die Zulässigkeit gleichfalls bejaht. Der Vater war berechtigt, die Entscheidung nach § 172 StPD. herbeizuführen, und hat das getan. Die Tat richtet sich nach der Entsch. des RG. auch gegen unmittelbare Vermögensrechte des Vaters. Er wurde mit den Kosten der Beerdigung belastet, verlor auch seinen Unterhaltsanspruch. Eine Übersicht ergibt folgendes: Bei fahrlässiger Körperverletzung gegen Nicht-Berufsfahrer ist die Nebenklage unbeschränkt zulässig. Bei Berufsfahrern ergibt sich die Schwierigkeit, ob sie nach Verzicht des Bußanspruchs möglich ist. Bei fahrlässiger Tötung ist sie regelmäßig unzulässig. Dieser Rechtszustand ist unerwünscht. Nach obigen Ausführungen sollte die Möglichkeit der Nebenklage in jedem Falle der Körperverletzung ohne Rücksicht auf Antragsrecht, Antragsfrist, Bußanspruch zu gewähren sein. Zu gewähren dürfte

sie ferner den Angehörigen des Getöteten sein, im Falle der fahrlässigen Tötung in jedem Falle ohne Rücksicht darauf, ob Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt ist oder Eingriffe in unmittelbare Vermögensrechte erfolgen. Den Kreis der zur Nebenklage berechtigten Angehörigen zu beschränken ist eine leicht lösbare geschehetechnische Aufgabe. Die Nebenklage bedarf auch der Verfeständigung. Sie ist nach geltendem Recht nicht mehr zulässig, nachdem Staatsanwaltschaft und Angekl. auf Rechtsmittel verzichtet haben (RG.: Recht des Kraftfahrers 1928, 75). Dem Nebenkläger steht nach dieser Entscheidung nur solange das Recht zu, einen neuen Instanzenzug zu eröffnen wie der Staatsanwalt diese Befugnis besitzt (§ 339 Abs. 2 StGB.). Die geforderte Ausdehnung der Nebenklage ist mit dieser Abhängigkeit nicht vereinbar. § 399 Abs. 2 StGB. dürfte deshalb zu streichen sein.

Die Ausdehnung der Nebenklage auch auf andere Delikte als die oben erwähnten zu befürworten, geht über den Rahmen dieser Untersuchung hinaus. Für dringend erforderlich halte ich diese Ausdehnung allerdings. Daß die Abänderung der Bestimmungen über die Nebenklage hinsichtlich der Verkehrsdelikte erforderlich ist, erscheint wohl als dargetan. Schon die Verwickeltheit des jetzigen Rechtszustandes beweist sie. Hoffentlich bricht sich bei der kommenden Änderung des Gesetzes der Gedanke durch, daß ein Rechtssystem um so besser ist, je einfacher es ist.

Neuere Rechtsprechung zum Kraftfahrzeuggesetz und den einschlägigen Gesetzen¹⁾.

(Fortsetzung aus JW. 1928, 3160. Stand v. 15. Aug. 1929).

Von Oberstaatsanwalt Dittmann, München.

A. Bürgerliches Gesetzbuch § 823:

1. Rentenhysterie schließt den Zusammenhang zwischen Unfall und Schaden nicht schlechthin aus, ist aber gemäß § 254 BGB. zu würdigen (RG.: JW. 1929, 936 = DRZ. 1929, 263).

2. Die Gemeinden haben neben ihrer öffentlich-rechtlichen Pflicht auch nach bürgerlichem Recht die Pflicht, für den verkehrssicheren Zustand ihrer Straßen zu sorgen. Doch sind an Landgemeinden geringere Anforderungen zu stellen als an Städte; die Landgemeinden genügen ihrer Verpflichtung daher auch durch Anwendung des sog. Flächensystems durch Einwerfen von Schotter, dessen Festbrücken dem Verkehr überlassen bleibt (OLG. Stuttgart: JW. 1929, 2065).

B. Reichsversicherungsordnung § 1542:

1. Wann erlangt der Erbschaftspflichtige Kenntnis vom Rechtsübergang des Schadenersatzanspruches an die Invalidenversicherungsanstalt? (RG.: JW. 1929, 948.)

2. Für die Frage des Beginns der Verjährung ist auch im Falle des § 1542 RVO. die Kenntnis des Verletzten maßgebend. Diese erstreckt sich auch auf den Umstand, daß die Geschwindigkeit des Fahrzeuges die in § 8 Nr. 2 KraftfG. vorgesehene Stundengeschwindigkeit von 20 km übersteigt (RG.: JW. 1929, 2056 = RG. 124, 111).

3. Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist ein höchst persönlicher und kann weder durch Vertrag abgetreten werden (§ 847 BGB.) noch auf den Versicherungsträger nach § 1542 RVO. übergehen (RG.: DRZ. 1929, 642).

C. Eisenbahn- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II, 541) §§ 79 ff.

1. Zur Strafbarkeit wegen Zuwiderhandlung genügt Fahrlässigkeit (RG.: JurRdsch. 1929, 1083).

2. Als Schuldform genügt Fahrlässigkeit (RGSt.: GoldArch. 73, 251).

3. Überhören des Glockenzeichens an der Schranke reicht dem Wagenführer zum Verschulden (OLG. Raumburg: Recht 1929, 1268).

4. Ist bei einem schrankenlosen Bahnübergang der Überblick durch ein Waldstück verwehrt und ausreichende Warnungszeichen nicht vorhanden, so begründet dies allerdings eine erhöhte Betriebsgefahr; dadurch wird jedoch ein Mitverschulden des Wagenführers, der auf ihm unbekannter Straße mit rasender Geschwindigkeit fuhr, nicht ausgeschlossen (RG.: Recht 1929, 1267).

5. Ein Kraftwagenführer, der sich einem durch Schranken nicht gesicherten Bahnübergang nähert, darf die Fahrt über die Geleise nur wagen, wenn er sich vorher bestimmt und sicher davon überzeugt hat, daß nicht in dem gleichen Augenblick ein Zug in der Annäherung begriffen ist. Der Führer muß sich gegebenenfalls nur mit Schrittgeschwindigkeit an den Eisenbahnübergang herantasten, und wenn er sich nicht in anderer Weise eine zuverlässige Kenntnis verschaffen kann, muß er sogar in geeignetem Abstand vor dem Übergang halten, absteigen und Umschau halten (BayObLG. Sg. 28, 265).

D. Strafprozeßordnung.

§ 395 II: Wer durch Antrag auf gerichtliche Entscheidung die Erhebung der öffentlichen Klage herbeigeführt hat, ist zur Erhebung der Nebenklage berechtigt, wenn er mit den Beerdigungskosten belastet wird oder die Aussicht auf Gewährung des Unterhalts verliert (RG.: JW. 1928, 2990).

§ 403: Dem zur Nebenklage nach § 403 Berechtigten steht die Befugnis, sich der erhobenen öffentlichen Klage als Nebenkläger anzuschließen, auch in derjenigen Lage des Verfahrens noch zu, in welcher nach § 404 StPD. der Antrag auf Zuerkennung einer Buße nicht mehr gestellt werden kann (BayObLG.: JW. 1929, 2061 = Sg. 28, 285).

E. Strafgesetzbuch §§ 222, 230.

1. Abhandlungen von OStA. Weber, Die berufliche Fahrlässigkeit der Kraftfahrer (JW. 1929, 2026 und LZ. 1928, 1673).

¹⁾ Die Zitate aus „Recht“, Deutsche Richterzeitung und Juristische Rundschau (JurRdsch.) beziehen sich auf die Nummern, nicht auf die Seiten.

2. Abhandlung von H. Krundt: „Wann darf der Kraftfahrer von den gesetzlichen und polizeilichen Fahrvorschriften abweichen?“ (ZB. 1929, 2029.)

3. Als „Beruf“ darf bezeichnet werden eine selbst gewählte menschliche Tätigkeit, die für den Ausführenden einen Lebenszweck bildet, von vornherein über eine vereinzelte Leistung hinauszugehen und dauernd sein soll und eine gewisse besondere Sachkenntnis oder doch wenigstens Aufmerksamkeit erfordert (BayDVLG.: ZB. 1929, 1805).

4. Bei fahrlässig ungenügender Beobachtung der Fahrstraße ist eine durch Zusammenstoß erfolgte Körperverletzung als auf dieser Fahrlässigkeit beruhend nur dann zu erachten, wenn der Zusammenstoß mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit bei genügender Beobachtung der Fahrstraße vermieden worden wäre (RG.: ZB. 1928, 2716).

5. Ein als Kraftwagenführer verwendeter preussischer Polizeiwachtmeister hat die jeden Kraftwagenführer treffenden Pflichten auch dann zu erfüllen, wenn er die Fahrt auf Grund eines Dienstbefehls ausführt. Irrtum über die die dienstliche Gehorjamspflicht betreffenden Grundsätze ist außerstrafrechtlich (RG.: JurRdsch. 1929, 57).

6. Das Zurückstoßen eines Kraftwagens gehört nicht zu den gewöhnlichen Verkehrsmaßnahmen, sondern stellt ein besonderes Manöver dar, das mit erhöhten Gefahren verbunden ist und mit besonderer Vorsicht ausgeführt werden muß; insbes. muß der Führer beim Zurückfahren ständig nach rückwärts Umschau halten (BayDVLG.: RI 846/28).

7. Fahrlässige Tötung durch mangelnde Rücksicht auf die an Straßenbahnhaltestellen ein- und aussteigenden Personen (RG.: DRZ. 1929, 66).

8. Die durch Kraftfahrer der Reichswehr verübte fahrlässige Körperverletzung ist als in Berufsausübung begangen zu bestrafen (RG.: DJZ. 1929, 444).

9. Ist ein Angeklagter bei einem Unfall als Motorradfahrer beteiligt gewesen, so genügt die Feststellung, daß er Kraftwagenführer von Beruf sei, nicht zur Beurteilung nach § 230 II StGB., es bedarf vielmehr des Nachweises, daß er auch Motorradfahrer von Beruf sei (RG.: Recht 1929, 894 = JurRdsch. 1929, 976).

10. Pflicht des Führers, sein Verhalten auf ein plötzliches Auftauchen von Gefahren, besonders durch spielende Kinder, einzurichten (RG.: DRZ. 1929, 579).

11. Bei dem heutigen Verkehr auf großen Straßen, besonders Staatsstraßen, muß der Führer eines Fahrzeuges — hier Pferdewagen — immer auch mit einer plötzlich eintretenden Unregelmäßigkeit in der Verkehrsabwicklung rechnen, sofern sie nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegt (RG.: DRZ. 1929, 580).

12. Wer beim Überholen, insbes. bei abschüssiger Straße, nicht hinreichend langsam fahren kann, um den mit dieser Maßregel verbundenen eigentümlichen Gefahren zu entgehen, muß vom Überholen so lange absehen, als dieser Zustand währt (RG.: DRZ. 1929, 581).

13. Ein Kraftwagenführer, der in der vor ihm liegenden Bahn ein Hindernis in Gestalt dritter Personen findet, darf nur dann damit rechnen, daß diese sich auf ein von ihm gegebenes Warnungszeichen sachgemäß verhalten, wenn er zweifelsfrei erkannt hat, daß das Zeichen gehört und angenommen worden ist, und wenn er dem folgenden Verhalten der Personen hat entnehmen dürfen, daß sie sich auch weiterhin verständlich bewegen werden. Daraus, daß der Führer des zu überholenden Hundewerks seine Fahrtrichtung, ohne sich umzudrehen, beibehält, dürfte der Führer nicht schließen, daß dieser die Zeichen gehört habe und sich darauf einstellen werde (RG.: DRZ. 1929, 582).

14. Ein gelernter Kraftwagenführer, der wegen Stellenlosigkeit seinen Beruf vorübergehend nicht ausgeübt, jedoch nicht aufgegeben hat, und dann eine Gelegenheitsfahrt ausführt, ist für den Unfall bei dieser Fahrt nach § 230 II StGB. strafbar (BayDVLG.: Slg. 28, 225).

15. Droht einem Verkehrsteilnehmer durch die Fortsetzung der Fahrt eines Kraftwagens Gefahr, so muß der Führer halten, selbst wenn der andere sich durch Fahrlässig-

keit oder sogar vorsätzlich in diese Gefahr gebracht hat (BayDVLG.: Slg. 28, 249).

§ 242. Wer Kraftträder oder Kraftwagen zwar nur vorübergehend für eine oder mehrere Fahrten gebrauchen will, das Fahrzeug aber nach dem Gebrauch vorzugsweise nicht an den Eigentümer zurückstellt, sondern sich seiner in einer Weise entledigt, die es mit seinem Wissen und Willen dem Zufall anheimstellt, ob es an den Eigentümer zurückgelangt oder von unbefugten Dritten angeeignet wird, ist des Diebstahls schuldig (BayDVLG.: Slg. 28, 14).

§ 267. Ein von der zuständigen Polizeibehörde gemäß §§ 8, 9 V.D. für ein Kraftfahrzeug ausgestelltes und den vorgeschriebenen Erfordernissen entsprechendes Kennzeichen ist eine öffentliche Urkunde i. S. des § 267 StGB. (BayDVLG.: Slg. 28, 186).

§ 366 Ziff. 10 und BayStrafVerfD. v. 8. Mai 1926.

1. Unter diese Vorschrift fallen nicht bloß die rechtlich öffentlichen Wege, Straßen und Plätze im Sinne des Verwaltungszweckes, sondern auch die tatsächlich öffentlichen, besonders diejenigen, deren Grundfläche der Eigentümer oder sonstige Verfügungsberechtigte dauernd und nicht bloß widerwärtig dem allgemeinen Verkehr freigegeben hat, sei es durch ausdrückliche Erklärung, sei es durch schlüssige Handlungen, so durch Schaffung oder Duldung eines dauernden Zustandes, der einen Widerruf der Freigabe für den öffentlichen Verkehr von selbst unmöglich macht (BayDVLG.: R II 523/28).

2. Der § 7 Abs. I Satz 1 und 2 BayStrafVerfD. gilt nicht für Kraftfahrzeuge (BayDVLG. 28, 203).

3. Der § 81 BayStrafVerfD. enthält ebenso wie § 18 I KraftfVerfD. keinen selbständigen strafbaren Tatbestand (BayDVLG.: R II 569/28 v. 26. Nov. 1928).

4. An einer Straßenkreuzung besteht eine Verkehrsregelung nur, wenn und solange der dort aufgestellte Verkehrsbedienstete im einzelnen Falle den Verkehr durch Zeichenabgabe wirklich regelt, nicht schon dann, wenn der Beamte zwar dort postiert ist, aber die Verkehrsregelung zeitweilig unterläßt, weil er dazu keine Notwendigkeit erblickt. Bei einer Straßenkreuzung mit Verkehrsregelung darf in die Hauptverkehrsstraße mit höherer als Schrittgeschwindigkeit eingefahren werden (Münchener Straßenverkehrsordnung) (BayDVLG.: RI 897/28 v. 8. Febr. 1929).

F. Kraftfahrzeuggesetz.

§ 1. Für die Anwendung des KraftfG. und der KraftfVerfD. entscheidet nach der herrschenden Rechtsprechung und Rechtslehre nicht die Eigenschaft des Weges als eines öffentlichen im Sinne des Wegrechtes, sondern die tatsächliche öffentliche Benützung des Weges (BayDVLG.: ZB. 1929, 2060).

§ 2 mit Ausbildungsverordnung.

1. Die Erlaubnis zur Ausbildung von Führern ist nicht an einen bestimmten Ort geknüpft, sondern berechtigt zur Erteilung von Fahrunterricht im ganzen Reich (RG.: DJZ. 1929, 317 = Recht 1929, 557).

2. Bei der Beurteilung, ob Jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, können auch sittliche Mängel, insbes. Vorstrafen wegen Eigentumsvergehens berücksichtigt werden (HeffWGH.: ZB. 1929, 975).

§ 3.

1. Bei Kraftträdern genügt es, wenn der Fahrlehrer den Fahrschüler auf einem anderen Fahrzeug begleitet. Der Lehrer muß aber imstande sein, jederzeit mittelbar in ausreichender Weise auf die Führung des Krafttrades einzuwirken (OLG. Jena: JurRdsch. 1929, 179 = ZB. 1928, 3196 und OLG. Köln: ZB. 1928, 3198).

2. Bei strafbaren Handlungen, die nicht unter das KraftfG. fallen, wird die Verantwortlichkeit des Fahrschülers durch die des Fahrlehrers nicht ausgeschlossen, falls ihm eine nach allgemeinen Grundsätzen zu beurteilende Fahrlässigkeit zur Last fällt (RG.: ZB. 1929, 939).

§ 4.

1. Die Erlaubnis zum Führen kann nur dauernd oder auf bestimmte Zeit, nicht „vorläufig“ entzogen werden (Bad. u. HeffWGH.: ZB. 1929, 975⁶ 6).

2. Die Verfehlungen, die jemand zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen lassen, brauchen nicht gerade auf dem Gebiete des Berufs selbst zu liegen, auch die Benutzung des Fahrzeuges zu hochverräterischen Unternehmungen kann die Entziehung rechtfertigen (PrDVG.: JW. 1929, 2082).

§ 5 a.

Das Fehlen von Warnungstafeln erzeugt keine privatrechtliche Haftung des Eigentümers einer Chaussee als solchen, wohl aber die Haftung des Wegebaupflichtigen, der möglicherweise zugleich der Eigentümer der Straße ist (RG. 121, 404 = JW. 1928, 2319 m. Ann.; 1928, 3171 und 1929, 911).

§ 7 Abs. I und II.

1. Gefälligkeithaftung: Aufsatz von Arndt JW. 1929, 898.

2. Kraftfahrerhaftpflicht nach internationalem Recht: Aufsatz von Volkmann JW. 1929, 900.

3. Die Verpflichtung zum Schadensersatz umfaßt auch den Nachteil, den der Kl. dadurch erleidet, daß ihm während der Reparatur seines beschädigten Wagens ein anderer Wagen nicht zur Verfügung steht (DVG. Karlsruhe: JW. 1929, 2065).

4. Der als Fahrgast in einem dem Verkehr dienenden Kraftfahrzeug gegen Unfall Versicherte gilt auch dann als versichert, wenn der ihn befördernde Kraftwagen noch nicht behördlich zugelassen ist (RG.: JW. 1929, 910).

5. Durchflügen zwischen Fußgängern; Kopflosigkeit der Verletzten im Augenblick der Gefahr begründet noch kein Mitverschulden, ebensowenig verunglückte Rettungsversuche (RG.: JW. 1929, 912).

6. Ein Kraftwagen, der wegen Ausgehens des Brennstoffes auf offener Straße zu halten gezwungen ist, ist nicht mehr im Betrieb (RG. 122, 270 = JW. 1929, 914 = Jur. Rdsch. 1929, 934; DVG. Köln: JW. 1929, 952).

7. Ein Kraftfahrzeug befindet sich nicht außer Betrieb, wenn es durch vorübergehende Unterbrechung der Fahrt zum Stillstand gekommen ist, aber jederzeit wieder in Betrieb gesetzt werden kann (RG.: JW. 1929, 2055).

8. Vorbeifahren eines Kraftfahrzeuges an einer zum Aussteigen von Personen haltenden Straßenbahn; der Fahrgast, der nach dem Verlassen der Straßenbahn den Fahrdamm überschreitet, ist nicht verpflichtet, sich zu vergewissern, ob der Fahrdamm frei ist (DVG. Köln: JW. 1929, 953).

9. Der Nachweis, daß der Führer „jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe“, verlangt den Nachweis einer über die gewöhnliche Verkehrssorgfalt hinausgehenden Überlegung, die auch im Augenblicke der Gefahr das Richtige zu treffen versteht. Bezügliche Zweifel gehen zu Lasten des Halters. Wenn ein Fußgänger beim plötzlichen Auftreten eines Kraftwagens dadurch erschreckt, verwirrt und kopflos wird, so ist dies ohne sein Verschulden möglich; die Verwirrung kann selbst eine Folge des Kraftwagenbetriebs sein (RG.: DRZ. 1929, 562).

10. Die Haftung nach § 7 gilt auch für Betriebsunfälle auf nicht öffentlichen Wegen (gemeindlicher Schlachthof) (DVG. München: BayZ. 1929, 147).

11. Der Werkstätteninhaber, der mit dem ihm zur Ausbesserung übergebenen Kraftfahrzeug eine Probefahrt unternimmt, ist im Regelfalle nicht Halter des Fahrzeuges (RG.: JW. 1929, 2063).

§ 7 Abs. III.

Eine Schwarzfahrt ist auch dann gegeben, wenn der Kraftdroschkensführer die Droschke ohne Einschaltung der Taxameteruhr für die Beförderung von Fahrgästen benützt (RG.: JW. 1929, 949).

§ 10.

In § 10 Abs. II KraftfG. 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 nur für die mutmaßliche Lebenszeit des Getöteten eingeräumt (RG.: JurRdsch. 1927, 1420).

§ 11.

Liegt bei einem durch ein Kraftfahrzeug verursachten

Schaden Verschulden des Führers nach § 823 BGB. vor, so ist diesem Umstande bei der Feststellung der Rentenanprüche Rechnung zu tragen, und zwar selbst dann, wenn der bereits feststehende Schadensbetrag den Rahmen der Ansprüche nach dem KraftfG. nicht übersteigt (RG.: JW. 1929, 913).

§ 12.

Haftet der Kraftfahrzeughalter nur nach dem KraftfG., so sind die Leistungen der Sozialversicherung bei der Berechnung der Rente nicht zu berücksichtigen (RG.: JW. 1929, 916 = JurRdsch. 1929, 935).

§ 14.

Die Verjährung wird nicht nur durch die „unmittelbaren“, sondern auch durch die vorbereitenden Verhandlungen der Parteien unterbrochen (RG.: Recht 1929, 1053).

§§ 17, 18.

1. Die Ausgleichspflicht unter mehreren Kraftfahrzeughaltern kommt nur dann in Betracht, wenn der verletzte Kraftfahrzeughalter, falls er nicht sich selbst, sondern einen anderen Halter verletzt hätte, diesem kraft Gesetzes schadensersatzpflichtig geworden wäre (RG.: JW. 1929, 917 = JurRdsch. 1929, 937).

2. Die Ausgleichspflicht reicht nur so weit, als der Verpflichtete selbst dem Verletzten nach der konkreten Rechtslage nach Gesetz oder aus Verschulden aus bestimmten rechtlichen Gesichtspunkten haftet; es können daher die nur für andere rechtliche Gesichtspunkte in Betracht kommenden entlastenden Umstände, z. B. Betriebsgefahr, nicht zu seinen Gunsten berücksichtigt werden (RG.: JW. 1929, 918 = JurRdsch. 1929, 936).

§ 21.

1. Eine allgemeine Rechtspflicht des Halters eines Kraftwagens, den Führer während der Fahrt zu überwachen und Geschwindigkeiten vorzubeugen, besteht nicht. Dagegen muß der Halter gegen Geschwindigkeiten, die er beim Führer tatsächlich wahrnimmt, einschreiten (DVG. Dresden: JW. 1928, 3195).

2. Wenn der Chauffeur und der Besitzer abwechselnd steuern, so haftet der Herr für die Geschwindigkeitsüberschreitungen des Chauffeurs als Mittäter, aber nicht der Chauffeur für Geschwindigkeitsüberschreitungen des Herrn (BayDVG.: RI 594/28, vgl. Sg. 20, 288; 25, 144).

§ 22 Abs. I.

Führerflucht wegen zu befürchtender Angriffe der erregten Menge ist nur straflos, soweit sie erforderlich ist, um den Führer aus dem Bereich der drohenden Menge zu bringen (RGSt. 63, 18 = JW. 1929, 1803 = DRZ. 1929, 399).

§ 24 Abs. I Nr. 1.

Besitz des Führerscheins ist nicht gleichbedeutend mit dem Beiführer; der Besitzbegriff deckt sich vielmehr mit dem Besitzbegriff des bürgerlichen Rechtes; er steht daher auch dem mittelbaren Besitzer zu sowie demjenigen, der sich, wenn auch nicht auf der Stelle, über das Vorhandensein des Führerscheins ausweisen kann (DVG. Rostock: JurRdsch. 1929, 1191).

§ 24 Abs. II.

Wenn mehrere Personen sich an der Führung eines Kraftfahrzeuges beteiligen, so gilt jedenfalls, wer das Steuer rad bedient, als Führer (BayDVG.: JurRdsch. 1929, 1194 = DRZ. 1929, 415).

G. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr.

§ 1 Nr. 5.

Unter „Zuhrwerk“ sind zu verstehen Fahrzeuge, die nicht maschinell angetrieben, sondern durch tierische oder menschliche Kraft fortbewegt werden, so auch ein von Menschen gezogenes Leiterwägelchen (RG.: JW. 1929, 2059).

§ 4 Abs. I Nr. 5 und § 11.

1. Jedes Kraftfahrzeug, das auf einem öffentlichen Wege oder Platz fährt oder steht, muß nach eingetretener Dunkelheit beleuchtet sein, und zwar aus eigener Lichtquelle (RG.: Recht 1929, 83; DVG. Braunschweig: JurRdsch. 1929, 1197 mit Lit.-Ang.; DVG. Dresden: JW. 1929, 2066).

2. An der Rechtsansicht, daß die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen stehenden Kraftfahrzeuge nach eingetretener Dunkelheit ohne Rücksicht auf die Straßenbeleuchtung aus eigener Lichtquelle beleuchtet sein müssen, wird festgehalten. Von dieser Pflicht sind auch die auf öffentlichen Parkplätzen aufgestellten Kraftfahrzeuge nur dann befreit, wenn der Parkplatz vom öffentlichen Verkehrsgrund in erkennbarer Weise derart getrennt und abgegrenzt ist, daß auf ihm ein durchgehender Verkehr nicht stattfindet (BayDVLG.: RI 323/29).

3. Die Pflicht zur Beleuchtung des hinteren Kennzeichens fällt weg, wenn ein auf einem Parkplatz haltendes Fahrzeug im Scheine anderer Lichtquellen steht, die das Fahrzeug und das Kennzeichen in gleichem Maße erhellen, wie dies durch eigene Beleuchtung möglich ist, und wenn diese Lichtquellen ein sicheres Brennen gewährleisten (DLG. Stuttgart: JW. 1929, 2068).

§ 6 Abs. VI.

Bei einem Wechsel des Eigentums am Kraftwagen verliert nach der jetzigen Fassung der WD. nicht mehr die frühere Zulassung, sondern die bisherige Bescheinigung der Zulassung ihre Wirksamkeit (DLG. Dresden: JW. 1928, 3194 = LZ. 1929, 510).

§ 14.

Sofern eine Teilung der Lenkungsstätigkeiten unter mehreren Personen denkbar ist, so daß mehrere als Führer zu gelten hätten (RG. 90, 157), haften sie bei Polizeiüber tretungen sämtliche (BayDVLG.: RI 863/28).

§ 15.

Der Führer hat den Führerschein dem kontrollierenden Polizeibeamten nicht nur zur Einsicht vorzuhalten, sondern auch in die Hand zu geben (RG.: DRZ. 1929, 429).

§ 16.

Der Begriff des „Halters“ i. S. des § 7 KraftfG. gilt auch für den „Halter“ nach § 16 WD. Die abweichende Ansicht von Müller ist abzulehnen. Sind juristische Personen Halter, so haften deren gesetzliche Vertreter. An Stelle des eigentlichen Halters kann auch der Stellvertreter i. S. des § 151 GewD. haftbar gemacht werden (BayDVLG.: RI 93/29; a. M. RG.: LZ. 1929, 1134, das den Halter nur bei Anstiftung haften läßt).

§ 17 Abs. I.

Sind die Vorschriften der §§ 17 I, 18 I blankettausfüllend? Aufsatz von Carlebach: JW. 1928, 3164.

Begriff der „gehörigen Vorsicht“: Aufsatz von Liebers: JW. 1929, 903.

1. Bildet § 17 I eine selbständige Strafnorm? Die Frage wird vom DLG. Dresden unter Aufrechterhaltung der bisherigen Rechtsprechung auch gegenüber jener des RG. und des RG. neuerdings bejaht (DLG. Dresden: DRZ. 1929, 232; anders RGSt. ebenda Nr. 184; gegen Dresden auch BayDVLG. in ständiger Rechtsprechung, zuletzt Slg. 28, 203).

2. Diese Vorschrift ist zwar eine selbständige Strafnorm, aber nur subsidiär (DLG. Dresden: DRZ. 1929, 605).

§ 17 III.

1. „Beleuchtet“ ist ein Ortsteil nur dann, wenn eine längere Strecke derart erhellt ist, daß der Wagenführer ohne stark wirkende Scheinwerfer gefahrlos fahren kann (DLG. Königsberg: LZ. 1929, 511).

2. Beim Begegnen mit einem anderen Fahrzeuge muß ohne Rücksicht darauf, ob es die Sicherheit des Verkehrs erforderte, abgeblendet werden. Die Begegnung zweier Fahrzeuge i. S. des § 17 III beginnt nicht erst, wenn die Fahrzeuge auf ihrem Wege auf gleicher Höhe angelangt sind und unmittelbar aneinander vorbeifahren. Auch der Führer, der vor einem schienengleichen Bahnübergang hält, ist zur Abblendung verpflichtet (BayDVLG.: JW. 1929, 2059 = Slg. 28, 238).

3. Eine bestimmte Entfernung, auf die unter allen Umständen die Scheinwerfer abgeblendet werden müssen, läßt sich nicht ein für allemal angeben. Die Forderung, bereits auf 300 m Abstand abzublenden, geht jedoch zu weit (BayDVLG.: JW. 1929, 2060).

§ 18 Abs. I.

1. Siehe oben zu § 17 Abs. I.

2. Die reichsgesetzlichen Bestimmungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen stehen gemeindepolizeilichen Verboten, von der öffentlichen Fahrbahn aus nicht mit größerer als Schrittgeschwindigkeit in ein Grundstück einzufahren, nicht entgegen (DLG. Dresden: LZ. 1928, 1496).

§ 18 Abs. II.

1. Was kürzeste Entfernung ist, bestimmt sich je nach der Ortlichkeit und den sonstigen besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles (RG.: Recht 1929, 84).

2. Schrittgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge. Wo in Verkehrsvorschriften — hier Berlin — dem Kraftfahrzeugführer zur Pflicht gemacht wird, Schrittgeschwindigkeit einzuhalten, ist nicht die Schrittgeschwindigkeit eines normalen Fußgängers, sondern die durchschnittliche Schrittgeschwindigkeit eines normalen Pferdeuhrwerks maßgebend (RG.: Recht 1929, 87).

3. Nicht jede Kurve ist eine Gefahrstelle i. S. des § 18 Abs. 2 (RG.: JW. 1929, 1033 = GoldtArch. 73, 176).

4. Bei Dunkelheit ist jede Fahrgewindigkeit verboten, die einen Bremsweg bedingt, der größer ist als die Sehweite des Wagenführers (RG.: DRZ. 1929, 400).

5. Zur „Beschaffenheit des Weges“ gehört nicht nur die des Bodens, sondern auch der Verlauf, den der Weg nimmt, besonders scharfe Kurven (RG.: GoldtArch. 73, 176).

§ 19.

1. Die Vorschrift, daß der Führer eines Kraftfahrzeuges überall dort, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nähen des Kraftfahrzeuges aufmerksam zu machen hat, ist keine bloße allgemeine Richtlinie für den Führer, sondern eine blankettausfüllende Norm (RG.: Recht 1929, 85 = DRZ. 1929, 184).

2. Nach der ständigen Rechtsprechung des BayDVLG. ist eine Mehrheit von Siedelungen als geschlossener Ortsteil schon dann zu betrachten, wenn diese Siedelungen im Gegensatz zu vereinzelt in der freien Ortsflur gelegenen Gehöften erkennbar in einem derartigen räumlichen und Verkehrszusammenhang stehen, daß sie sich als zusammengehörendes Ganzes von der freien Feldmark abheben (BayDVLG.: JW. 1929, 2060).

3. Wenn die Ortlichkeit für sich schon eine Gefährdung der Verkehrssicherheit begründet, ist die Warnungspflicht gegeben (DLG. Köln: JW. 1929, 2067).

4. Die Vorschrift ist nicht übertreten, wenn das zunächst noch leserliche Kennzeichen durch Austrocknen des nassen Schmutzes unleserlich wird (BayDVLG.: RI 509/29).

§ 21 Abs. I.

Nichtbeachtung von Verkehrsprobesten ist nur strafbar, wenn auch entsprechende Polizeierordnungen bestehen (DLG. Königsberg: JW. 1929, 958).

§ 21 Abs. II.

Unter welchen Voraussetzungen darf die Linkskurve in nur ganz ausnahmsweise kurzem Bogen genommen werden? (DLG. Kiel: JW. 1928, 3197.)

§ 22.

Die Pflicht zum Ausweichen umfaßt nicht die Pflicht, in den Straßengraben zu fahren, selbst wenn dieser feicht und das Manöver gefahrlos ist (DLG. Karlsruhe: JW. 1928, 3196).

§ 23 Abs. I.

1. Ein „überholen“ ist auch an haltenden Fahrzeugen möglich, wenn diese im Interesse des Verkehrs ihre Fahrt nur auf kurze Zeit unterbrochen haben (DLG. Jena: LZ. 1928, 1497).

2. Der überholte Kraftstofffahrer muß das Überholen durch sofortiges Rechtshalten ermöglichen, er hat aber nicht die Pflicht, seine Fahrgewindigkeit zu ermäßigen (DLG. Kiel: JW. 1928, 3196).

3. Die Vorschrift, daß links überholt werden soll, enthält zugleich die Anordnung, daß der Überholende so weit nach links fahren muß, daß er den Überholten nicht gefährdet (DLG. Hamburg: JurAbsh. 1929, 78).

4. Das Gebot, links zu überholen, gilt auch für Einbahnstraßen (RG.: DRZ. 1928, 952).

5. Überholen auf der falschen Seite ist erlaubt, wenn der zu Überholende trotz Warnungszeichen auf der für ihn falschen Straßenseite bleibt und, soweit erkennbar, bleiben will, so daß das Überholen auf der richtigen Seite unmöglich oder doch gefährlich wäre (RG.: Recht 1929, 829).

6. Die Auffassung, daß durch das Rechtsüberholen eine Bestimmung der Leipziger Verkehrsordnung und nicht der WD. über Kraftfahrzeugverkehr übertreten sei, ist rechtsirrig; die letztere WD. hat die Frage des Überholens anderer Wegbenutzer durch Kraftfahrzeuge erschöpfend geregelt, für örtliche Bestimmungen darüber hinaus ist also kein Raum (OLG. Dresden: DRZ. 1929, 543).

7. Beim Überholen eines Radfahrers muß der Wagenführer mehr als 1 m Abstand wahren, weil er mit einem Hin- und Herbewegen oder unvorsichtigen Benehmen des Radfahrers rechnen muß (OLG. Jena: JW. 1929, 2067).

§ 23 Abs. II.

1. Halten der Straßenbahn ist nicht gleichbedeutend mit Stillstehen. Der Kraftfahrer muß damit rechnen, daß Fahrgäste schon abspringen, bevor noch die Straßenbahn hält, ebenso damit, daß, solange sie hält, Personen vor dieser von der linken Straßenseite her um sie herumkommen, um auf die vordere Plattform aufzusteigen. Der Fahrgast darf in solchem Falle damit rechnen, daß kein Kraftwagen zwischen Straßenbahn und Bordstein durchfährt, und ihn trifft kein Verschulden, wenn gleichwohl ein Kraftwagen ihn beim Herumgehen um die noch haltende Straßenbahn anfährt (OLG. Düsseldorf: JW. 1929, 2063).

2. Verbot der Gefährdung der Fahrgäste von Schienenfahrzeugen. Die Verpflichtung des Führers, bei einem haltenden Schienenfahrzeug unter Einhaltung des vorgeschriebenen Abstandes vorbeizufahren, ist unabhängig von einer tatsächlichen Gefährdung der Fahrgäste. Die Worte „daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden“ geben lediglich das Maß des Abstandes an, das der Führer einzuhalten hat (RG.: Recht 1929, 86).

3. Begriff des haltenden Schienenfahrzeuges: Aufsatz von Fischer: BayZ. 1929, 74.

4. Unter Schrittgeschwindigkeit ist eine Geschwindigkeit von 5–6 km in der Stunde zu verstehen (BayObLG.: Slg. 28, 139).

§ 23 Abs. IV.

1. Die Fahrbahn ist als verengt anzusehen, wenn der zur Verfügung stehende Raum so schmal ist, daß das überholende Kraftfahrzeug in gefährdender Nähe anderer Wegbenutzer oder sonstiger Hindernisse kommen würde (OLG. Dresden: JW. 1928, 3195).

2. Eine Verengung der Fahrbahn ist gegeben, wenn das Überholen infolge des geringen für die Durchfahrt freien Zwischenraumes auch bei Anwendung der erforderlichen Vorsicht mit Gefahr für die am Verkehr Beteiligten verbunden ist (RG.: JW. 1929, 940 und RGSt. 62, 227).

3. Ein an sich zulässiges Überholen darf der Kraftwagenführer gleichwohl nur in der Weise, insbes. nur mit einer Geschwindigkeit ausführen, die ihm gestattet, auch bei unvermutet während des Überholens auftauchenden Hindernissen einen Zusammenstoß zu vermeiden. Ist das nach der Örtlichkeit nicht möglich, so muß er, solange eine solche Sachlage gegeben ist, von dem Überholen absehen (RG.: Recht 1929, 1372).

§ 24.

1. Die Vorschrift findet auch Anwendung, wenn zwei Kraftfahrzeuge sich zunächst parallel auf der gleichen Straße bewegen und alsdann das eine, nach rechts abbiegend, die Fahrtrasse des anderen schneidet (BayObLG.: Slg. 28, 228 = DRZ. 1929, 219 = JurAbsh. 1929, 691).

2. Das durch die örtlichen Polizeiverordnungen der Straßenbahn gewährte Vorfahrtsrecht besteht nur nach Maßgabe des § 24 WD. (RG.: JW. 1928, 3193).

3. Die Polizeibehörde kann im Rahmen der Regelung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs den Begriff des Hauptverkehrsweges auch für Kraftfahrzeuge festlegen (OLG. Kiel: JW. 1929, 1602 [bestritten]).

4. Die von der Polizeidirektion München verfügte Be-

zeichnung gewisser Münchener Straßen, insbesondere der mit Straßenbahnen belegten Straßen als „Hauptverkehrsstraßen“ ist insoweit, als sie in § 6 Abs. V gebietet, daß das Einfahren in Hauptverkehrsstraßen nur in Schrittgeschwindigkeit erfolgen darf, nicht nur für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr, sondern auch für den Kraftfahrzeugverkehr verbindlich. Ob die Polizeidirektion den Begriff der Hauptverkehrsstraße auch für das sonstige Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs insbesondere für die Frage des Vorfahrtrechtes nach § 24 WD. rechtsgültig festlegen konnte, bleibt dahingestellt. Auf keinen Fall ist aber der Katalog der hiernach zu Hauptverkehrswegen erhobenen Straßen erschöpfend, insbesondere können wichtige Ausfallstraßen, auch soweit sie nicht mit Straßenbahnen belegt sind, als Hauptverkehrsstraßen betrachtet werden (BayObLG.: RI 356/29).

5. Ein Vorfahrtsfall ist gegeben, wenn zwei Fahrzeuge einer Kreuzungsstelle sich in einer Art nähern, daß sie bei unveränderter Fortsetzung ihrer Fahrt ungefähr gleichzeitig dort ankommen würden. Es kommt demnach nicht allein auf die Entfernung der Fahrzeuge vom Schnittpunkt an, sondern auch auf die beiderseitige Fahrgeschwindigkeit. Die Vorfahrtvorschrift verpflichtet jenen Führer, der aus dem Seitenwege oder von links kommt, sich bei der Einfahrt in die Kreuzungsstraße rechtzeitig zu vergewissern, ob ein anderes Fahrzeug in einer den Vorfahrtsfall begründenden Annäherung begriffen ist (BayObLG.: JW. 1929, 2060).

6. Nur wenn der Vorsprung so groß ist, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes unter allen Umständen ausgeschlossen ist, hat das Fahrzeug, welches diesen Vorsprung hat, das Recht, vor einem anderen vorzufahren, das sich auf dem Hauptverkehrsweg bewegt oder von rechts her kommt (OLG. Dresden: DRZ. 1929, 606).

7. Das Vorfahrtrecht gibt nach ständiger Rechtsprechung der Obergerichte dem Berechtigten nicht die Befugnis, die auch für ihn bestehenden allgemeinen Fahrvorschriften zu mißachten und unbekümmert um einen möglicherweise aus dem Seitenweg kommenden Wegbenutzer darauf loszufahren (BayObLG.: JW. 1929, 2061).

8. Ein Führer, der aus einem engen Seitenweg auf den Hauptverkehrsweg herausfährt, darf sich nicht darauf verlassen, daß ihm ein auf dem Hauptverkehrsweg sich bewegender Kraftfahrer seine Annäherung durch Hupenzeichen anzeigen werde; er muß sich vielmehr selbst vor der Einfahrt die sichere Gewißheit verschaffen, daß er ohne Gefahr in den Hauptverkehrsweg einfahren kann. Hierzu genügt nicht die Abgabe von Hupenzeichen, die vielleicht überhört werden, sondern der Führer muß ganz langsam und vorsichtig einfahren, und wenn er auch auf diese Weise keinen Einblick in den Hauptverkehrsweg erhält, absteigen und Einblick in den Hauptverkehrsweg nehmen. Auch Mitverschulden des Vorfahrtberechtigten macht nicht straflos (BayObLG.: Slg. 28, 227).

§ 26.

1. Das Zeichen der Änderung der Fahrtrichtung muß deutlich sichtbar sein und so zeitig gegeben werden, daß dem übrigen Verkehr die entsprechende Einstellung noch möglich ist. Der Einwand des Angekl., durch die Beschaffenheit und die Einrichtung des Wagens (Rechtssteuerung) sei eine der Vorschrift entsprechende Zeichengabe nicht möglich, kann ihn nicht entlasten; träge jene Behauptung tatsächlich zu, so dürfte der Führer mit einem solchen Wagen am Verkehr überhaupt nicht teilnehmen (BayObLG.: Slg. 28, 245 = JW. 1929, 2060 = JurAbsh. 1929, 692 = DRZ. 1929, 220).

2. Diese Vorschrift, ebenso jene des § 28, ist auf die zur Ausbesserung der Oberleitung dienenden Turmwagen der Straßenbahn nicht anwendbar (RG.: JW. 1929, 955 = DRZ. 1929, 82).

3. Beim Überholen eines Verkehrsteilnehmers auf derselben Straßenseite oder beim Vorbeifahren an einem dort stehenden Wagen bedarf es keines Richtungszeichens (BayObLG.: RI 435/29).

§ 28 Abs. I.

1. Die Strafbarkeit setzt nicht voraus, daß der Verkehr durch die Aufstellung des Kraftfahrzeuges im Einzelfall auch

wirklich behindert wird (a. M. Müller) (BayObLG.: JW. 1928, 3190; 1929, 2060).

2. Das Aufstellen eines zum Stillstand gelangenden Kraftfahrzeuges an einer der in § 28 I besonders bezeichneten Stellen ist unter allen Umständen verboten, auch wenn der Verkehr dadurch tatsächlich nicht behindert ist (BayObLG.: Sg. 28, 139).

§ 29.

Der Begriff des „erkennbaren Fußweges“ setzt nicht voraus, daß förmliche Abgrenzungsmerkmale, wie Bordsteine oder Gräben, bestehen (RG.: Recht 1929, 827 = JurAbdsch. 1929, 938).

§ 30.

1. Landesrechtliche Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs. Abgesehen von der aus § 6 Abs. III KraftG. folgenden Befugnis der obersten Landesbehörde können die Polizeibehörden Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr nur im Rahmen des § 30 KraftVerfW. v. 16. März 1928 erlassen. Im übrigen ist nur die sinngemäße Anwendung der den Fuhr- oder Radfahrverkehr allgemein regelnden polizeilichen Vorschriften auf den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehen (RG.: JFG. ErgBd. 8, 276).

2. Durchgangsstrecken sind solche Wegstrecken, die nicht nur dem Verkehr zwischen den an dem Weg oder in dessen Nähe liegenden Ortschaften dienen, sondern in erheblichem Umfange auch zu Fahrten benutzt werden, die ihren Beginn und ihr Ende jenseits der Grenzen dieses Weges haben. Eine Durchgangsstrecke liegt somit immer vor, wenn der große Reiseverkehr den Weg benutzt, ferner regelmäßig dann, wenn der Weg die Verbindungsstrecke oder einen Teil der Verbindungsstrecke zwischen zwei Städten bildet, die als Verkehrsmittelpunkte anzusehen sind. In sonstigen Fällen bedarf die Annahme, daß es sich um eine Durchgangsstrecke handelt, besonderer Begründung (RG.: DRZ. 1929, 430).

3. Die Vorschrift ist rechtsgültig (a. M. Müller); die Vorschrift hat übrigens nicht die Bedeutung eines Vorbehalts zugunsten des Landesrechtes (so RG.: Jahrb. 43, 411), sondern die einer positiven Ermächtigung der Landesbehörden zur Erlassung von Rechtsvorschriften. Auch die Übertragung dieser Zuständigkeiten durch die Landesbehörden auf die nachgeordneten Stellen („Subdelegation“) ist für zulässig anzusehen (BayObLG.: RI 112/29).

4. Sind bei reichsrechtlicher Delegation zum Erlaß von Polizeiverordnungen die Formvorschriften des PrVVG. zu beachten? (Wird verneint): Aufsatz von Schmidt: DJZ. 1929, 762.

5. Ein Parkverbot ist kein Verbot nach § 30 (RG.: DRZ. 1929, 595).

§ 31.

Begriffe der „Wettfahrt“ und der „Zuverlässigkeitsfahrt“, im Zweifel entscheidet der hauptsächlich Zweck der Veranstaltung (RG.: JurAbdsch. 1929, 790).

§ 35 Abs. X.

Wenn ein Kraftfahrzeughändler die von der Fabrik gelieferten Wagen paarweise vom Bahnhof in seine Verkaufsstätte fahren läßt, so liegt auch bei dem jeweils schleppenden Wagen der Begriff der Überführungsfahrt vor. Es genügt, wenn der schleppende Wagen das Probefahrtenkennzeichen trägt (BayObLG.: Sg. 28, 49).

H. Kraftfahrlineiengesetz.

1. Zum Begriff der Kraftfahrlinie gehört nicht, daß dem Publikum ein Rechtsanspruch auf Beförderung eingeräumt wird; eine Kraftfahrlinie liegt schon dann vor, wenn sich der Unternehmer tatsächlich, wenn auch ohne Kontrahierungszwang nicht bloß einem individuell begrenzten Kreis von Personen, sondern dem Publikum zur Verfügung stellt (OLG. Rostock: JurAbdsch. 1928, 2341; ähnlich OLG. Braunschweig: JurAbdsch. 1928, 2253).

2. Eine Kraftfahrlinie kann auch dann vorliegen, wenn das Unternehmen von vornherein nur für einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum geplant ist (RG. 119, 436).

3. Begriff des „Unternehmens“ (§ 8) und des „Unternehmers“ (§ 7) (OLG. Kiel: JW. 1928, 3197).

4. Eine Kraftfahrlinie wird auch dann „öffentlich“ betrieben, wenn zwar ein Kraftverkehrsverein besteht, die Aufnahme als Mitglied desselben jedoch reine Formsache ist (PrVVG.: DRZ. 1928, 986).

5. Beförderung von Fahrgästen durch einen Kraftfahrverkehrsverein, in den man gegen einen ganz geringen Beitrag und unter sehr einfachen Formalitäten aufgenommen wird, kann den Betrieb einer Kraftfahrlinie begründen (OLG. Hamburg: JW. 1929, 957; ebenso OLG. Darmstadt: JW. 1929, 2369).

6. Bei einer Güterkraftfahrlinie ist begrifflich ein fester Fahrplan nicht nötig; es genügt, daß jeder, der die Einrichtung benutzt, darauf rechnen kann, daß die Güter alsbald befördert werden. Es genügt auch, daß das Unternehmen für einen längeren Zeitraum eingerichtet wird; fortlaufende Dauer ist nicht erforderlich (OLG. Dresden: DRZ. 1929, 452).

7. Unter einer „Strecke“ ist zu verstehen die Verbindung zwischen dem Abgangspunkt und dem zu erreichenden Endziel. Nicht entscheidend ist, ob der Führer nach Bedürfnis den Weg bald über die eine oder die andere Ortschaft wählt, Nebenwege einschlägt u. dgl., denn in der Unabhängigkeit des Automobilbetriebes von unabänderlich festgelegten Linien liegt gerade der Vorzug des ersteren vor den Schienenwegen (PrVVG. v. 12. Juli 1928: DRZ. 1929, 717).

I. Kraftfahrzeugsteuergesetz.

§ 12.

Aufsatz von Schlager: LZ. 1929, 601: Auch der Verkehrsschutzmann ist „Aufsichtsbeamter der Polizeibehörde“ im Sinne dieser Vorschrift; ebenso OLG. Hamburg: LZ. 1929, 862.

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in der Fassung vom 1. Juli 1929.

A.

Von Landgerichtsrat Dr. Meurer, Köln.

In JW. 1929, 2032 ff. befaßt sich ObGR. Dr. Richter aus Danzig mit den ADSpedB. in der alten Fassung v. 1. Juli 1927. Inzwischen ist mit Wirkung v. 1. Juli 1929 eine abgeänderte Fassung von der gemeinsamen Kommission der Spizerverbände der deutschen Wirtschaft, des Vereins Deutscher Spediteure und der Versicherer aufgestellt worden. Infolgedessen erscheint es notwendig, die Kritik, die an der alten Fassung geübt worden ist, einer Nachprüfung dahingehend zu unterziehen, ob sie der veränderten Sachlage gegenüber noch standhält.

Auf den ersten Blick zeigt sich einerseits, daß die jetzige Fassung manch Neues bringt und bezüglich der Haftungsg-

ausschließung auf dem von der Wirtschaft einmal eingeschlagenen Wege, wenn man diesen für gangbar und billigenwert ansieht, eine wesentliche Verbesserung des bisherigen Zustandes schafft.

Andererseits aber spricht diese erhebliche Umgestaltung nach knapp zwei Jahren sehr dagegen, die ADSpedB. in Jaacs allzu kühner Weise als „Gesetzgebung ohne Gesetz“ bezeichnen zu können. Auch jetzt ist dieses „Gesetz“ von vornherein nur befristet gedacht und weitere Verhandlungen vorgesehen, wenn sich im Laufe der Zeit weitere Mängel herausstellen sollten. Dr. Richter stimmt mit mir vollkommen darin überein, und das Gegenteil kann wirklich kein objektiv Beurteilender behaupten, daß trotz aller Vereinbarungen mit den Spizerverbänden und trotz der Propagandierung der ADSpedB. als des neuen „Spediteur-Spezialgesetzes“ durch

den Verein Deutscher Spediteure die ADSpedB. nichts anderes sind, als was vorher die AllgGeschB. (Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Vereins Deutscher Spediteure) waren, nämlich einseitige Geschäftsbedingungen. Im Merkblatt des Vereins Deutscher Spediteure zu der Neufassung wird dies jetzt auch im Gegensatz zu der früheren Einstellung zugegeben. Sie gelten nur dann als Grundlage eines Vertrags, wenn die hierfür von der Rechtsprechung ausgearbeiteten Voraussetzungen der Anwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen vorliegen, auch haben sie der Nachprüfung ihrer Haltbarkeit standzuhalten.

Ich habe auf Grund der ersten Fassung der ADSpedB. behauptet, die ADSpedB. bestätigten den Grundsatz der Monopolurteile, daß die Wegbedingung der Haftung des Spediteurs ohne ausreichenden Ersatz unhaltbar und untragbar sei, indem sie die Haftungseinschränkung durch Einführung der Speditionsfehlerversicherung, durch Schaffung eines Anspruchs aus Versicherungsvertrag an Stelle des Haftungsanspruchs aus Speditionsvertrag, auszugleichen versuchten. Die neue Fassung ist ein Beweis für die Richtigkeit dieser Anschauung. Abgesehen davon, daß sie die Haftungssumme ganz erheblich erhöht — je Kilo 1,50 *M* statt 0,40 *M* —, daß sie die gesetzliche Beweislastregelung durchweg wieder festsetzt (§ 51), daß sie die Haftung für Verzögerungsschäden und Vermögensschäden über den Schaden am Gut selbst hinaus wieder einführt (Streichung von §§ 59 und 60), damit also den Haftungsausfluß selbst ganz wesentlich beschränkt und einengt, erweitert sie die Speditionsfehlerversicherung (diese deckt jetzt auch die Unterlassung der Regresswahrung gegenüber Frachtführern) und führt sogar eine neue, automatische Versicherung während des Rollens und der anschließenden Zwischenlagerung bis zu einer Woche ein. Damit wird erstrebt, dem Kunden soweit als möglich automatisch einen Ausgleich für die Haftungseinschränkung zu gewähren (vgl. meine Vorschläge im ZWV. 1928 Heft Nr. 7). Diese Entwicklung des Lösungsverfuchs des Speditionshaftungsproblems befaßt mit kurzen, nackten Worten: Die Wegbedingung der Spediteurhaftung ist nur bei ausreichendem Ersatz tragbar; als Ersatzversuch billigt die Wirtschaft den Weg der Versicherung.

Die schwerwiegendsten von mir gerügten Mängel der alten Fassung der ADSpedB. waren folgende: Der Kunde war schutzlos bei Nichtwahrung des Regresses gegenüber dem Frachtführer, bei Verlust des Gutes auf der Fuhre und während einer Lagerung.

In großen Zügen betrachtet ist die Regelung der Spediteurhaftpflicht nunmehr wie folgt gestaltet:

In jedem Fall eines ihm erteilten Verkehrsauftrags schließt der Spediteur, falls ihm nicht eine gegenteilige Weisung erteilt ist, für seine Kunden automatisch die sogenannte Spediteurfehlerversicherung ab. Mangels Angabe eines Wertes ist jedes Gut mit maximal 5000 *M* gedeckt. Die Spediteurfehlerversicherung deckt alle Schäden, deretwegen der Spediteur oder sein Zwischenpediteur auf Grund eines Verkehrsauftrags gesetzlich in Anspruch genommen werden kann mit Ausnahme der Schäden, die durch Transport oder Lagerversicherung gedeckt sind oder üblicherweise gedeckt werden (Beispiele: Nichteinziehung der Nachnahme, Mehrkosten durch Wahl eines falschen Transportweges, Zollstrafe durch Außerachtlassung von Vorschriften usw.). Insbes. deckt sie jetzt auch Ansprüche aus Verzögerung der Wahrung des Regresses gegenüber Dritten. (Der Spediteur nimmt ein äußerlich beschädigtes Gut von der Bahn, vom Schiffer ab, ohne sich dem Frachtführer gegenüber die Rechte vorzubehalten usw.) Soweit diese Spediteurfehlerversicherung reicht, ist der Spediteur selbst von jeder Haftung frei; an Stelle der gesetzlichen Haftung des Spediteurs aus §§ 408 ff. HGB. tritt ein unmittelbarer Anspruch des Kunden gegen die Versicherungsgesellschaften aus Versicherungsvertrag.

Daneben schließt der Spediteur automatisch mangels gegenteiliger Weisung noch eine Versicherung für Schäden an der Ware selbst während des An- oder Abrollens des Gutes und einer im Anschluß daran entstehenden unfreiwilligen Zwischenlagerung bis zu einer Woche, jedoch nur für solche Schäden ab, für die er gesetzlich in Anspruch genommen werden kann; ausgenommen sind durch Transport- oder Lagerversicherung anderweitig gedeckte Schäden. Außerdem wird

ohne Rücksicht auf den Wert der Ware nur ein Schadensmaximum von 1000 *M* vergütet.

Soweit die Kollfuherversicherung reicht, ist der Spediteur selbst von jeder Haftung frei. Sehr klar geht dies nicht aus der Fassung hervor, man hätte viel klarer den Abs. als Bestandteil der Bedingungen hinstellen können. Ich weise gleich hier daraufhin, daß also möglicherweise bei einem Schaden über 1000 *M* bis zu diesem Betrage der Spediteur frei ist, darüber hinaus aber seine beschränkte Haftpflicht gegeben ist.

Der Kunde ist in beiden Fällen unmittelbar Versicherter, zahlt die festgesetzte Prämie und hat auch die Ansprüche gegen die Versicherer selbst zu betreiben.

Soweit außerhalb des durch die Versicherungen gegebenen Rahmens oder aber auf Grund der Weisung des Kunden, keine Versicherung zu nehmen, eine Haftpflicht des Spediteurs gegeben ist, haftet er beschränkt mit 1,50 *M* je Kilogramm, im Einzelfalle mit höchstens 1500 *M*. Alle Streitigkeiten aus den Versicherungsabschlüssen entscheidet ein Schiedsgericht.

Die Kernfragen für den Kritiker dieser Lösung sind folgende:

I. Ist es ganz allgemein betrachtet zu billigen, daß die gesetzliche Haftung des Spediteurs ausgeschaltet und durch einen Versicherungsanspruch ersetzt wird? Genügt dabei ein teilweiser Ersatz?

II. Gegebenenfalls ist die jetzige Lösung in großen Zügen betrachtet ein auf die Dauer geeigneter Weg, für die Wegbedingung der Haftung den Ausgleich zu bieten?

III. Im einzelnen gegebenenfalls, welche Fehler haften der neuen Lösung noch an?

Zu I. Es ist im allgemeinen heute wohl anerkannt, insbesondere haben dies auch nach Inkrafttreten der ADSpedB. eine ganze Anzahl Gerichte des ersten Rechtszuges getan, daß eine „angemessene“ Wegbedingung der Spediteurhaftung bei gleichzeitiger Gewähr eines Ausgleichs billigerwert sei. Aus einer vergleichenden Betrachtung der ersten Fassung, der gegen sie einsetzenden Kritik und der dieser angepaßten zweiten Fassung schälen sich dabei zwei Hauptfälle heraus, die eine verschiedene Lösung gestatten bzw. bedingen.

Dem Großkaufmann gegenüber hat die Wegbedingung ohne „restlos“, vom Spediteur selbst bzw. durch seine Vermittlung automatisch gebotenen Ersatz (im Wege der Versicherung) keine durchschlagenden Bedenken. Er ist in der Regel in der Lage, sich durch eigene Maßnahmen zu schützen.

Dagegen muß für den Kleinkaufmann, insbesondere die Privatkundschaft eine Lösung geboten werden, durch die die Wegbedingung automatisch und vollkommen durch einen anderen Anspruch (aus Versicherung) ersetzt wird. Dieser Kundenkreis ist nicht in der Lage, sich durch eigene Maßnahmen gegen Verluste zu schützen.

Die wirtschaftlich schwierige Lage des Speditionsbetriebes in Verbindung mit gewissen Eigenarten des Verkehrsgewerbes rechtfertigen diesen Standpunkt.

Auch die weitere Frage, ob ein Anspruch gegen eine Versicherungsgesellschaft als gleichwertiger Ersatz für die gesetzliche Haftpflicht des Spediteurs anerkannt werden könne, ist zu bejahen. Sicherlich wird dies nicht in allen Fällen zutreffen, aber insoweit muß man der schwierigen Lage des Verkehrsgewerbes und den heutigen Zeitverhältnissen Rechnung tragen, daß man die Entscheidung in dieser Frage nach der Beurteilung der Durchschnittsfälle richtet. Wenn die Spitzenverbände der Wirtschaft zudem in diesem Sinne Stellung genommen haben, wird sich der Jurist in diesem Punkt nicht gut anders entscheiden können.

Zudem ist zu beachten, daß, entgegenkommende Verarbeitung vorausgesetzt, der Kunde unter Umständen dadurch besser gestellt ist, daß an Stelle des kleinen Spediteurs die größere Sicherheit bietende Versicherungsgesellschaft tritt. Ausschaltet bleibe allerdings hier der beachtliche Gesichtspunkt, daß die Erhebung der Haftpflicht durch Versicherung nach der ersten Lösung von 1927 eine erhebliche Vermehrung der vorgekommenen Fehler durch lässiges Arbeiten der Angestellten der Speditionsfirmen zur Folge hatte. Dieser sehr bedenklichen Folge ist m. E. in der Neufassung ein wirksamer Niegel vorgeschoben worden (Selbstbehalt). Undernfalls würde ich wahrscheinlich zu einer anderen Beurteilung kommen.

Entspricht die jetzige Lösung diesen Anforderungen? Vorweg: die erste Fassung entsprach ihnen nicht (vgl. meine durch Beispiele belegte, eingehende Kritik in *WBR*. 1928 Nr. 3, 7 und 12).

Die heutige Fassung entspricht ihnen in den normalen Fällen und im großen und ganzen. Es werden zwar auch jetzt noch Fälle übrig bleiben, bei denen die Lösung versagt, doch glaube ich, daß dies auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben wird.

Für den Großkaufmann mit Kenntnis des Versicherungswesens und Beziehungen zu Versicherern bleibt bei Versicherung des Spediteurfehlerrisikos und eventuell des Rollfuhrerisikos nach deren Gebietsverweiterung einerseits und Einengung der Haftungsbeschränkung andererseits im allgemeinen ein Ausschnitt beschränkter Haftpflicht, den er durch Lager- und Transportversicherung zu decken in der Lage ist. Den Teil der Haftungsverschließung, den diese Versicherungsarten nicht zu umfassen vermögen, deckt eben im wesentlichen der neu geschaffene *SWS*. Infolgedessen fällt der Gesichtspunkt früherer Urteile, Versicherung könne keinen Ersatz für die Wegbedingung der Haftpflicht bieten, jetzt in den Regelfällen weg.

Für den Kunden mit kleineren Transporten, insbes. den Privatkunden, bei dem ein Verlust von über 1000 *M* kaum vorkommen dürfte, ist die Fortbedingung der Haftung durch automatische Versicherung in der Regel ausgeglichen unter folgenden Voraussetzungen: 1. Der Kunde muß vom Spediteur im Schadensfalle wirksam bei der Reklamation gegen die Versicherer unterstützt werden. 2. Es darf keine längere Lagerung eintreten. 3. Die Versicherungsgesellschaften müssen weiterhin bei der Schadensregulierung kulant sein, damit eine Inanspruchnahme des Schiedsgerichts nicht erforderlich wird. Das Ergebnis ist also, für den großen Durchschnitt aller Transporte ist die Lösung brauchbar, insbes. sind die Interessen der kleinen Kundschaft wirkungsvoller gewahrt. Aber ich wiederhole und betone scharf, die obigen Voraussetzungen müssen erfüllt sein.

Zu 1. Es ist eigentlich nicht recht verständlich, warum trotz der in dieser Beziehung geübten Kritik und der praktisch auf Spediteurseite üblichen, gegenteiligen Handhabung — vgl. Merkblatt zu den neuen *ADSpedB*. Ziff. 27: „Die Verhandlungen über die Schadensregulierung mit den Gesellschaften wird zweckmäßigerweise der Spediteur namens des Versicherten führen.“ So ist es durchweg gehandhabt worden — die Reklamation nach den *ADSpedB*. theoretisch immer noch dem Kunden überlassen bleibt. Der Kunde kennt die erforderlichen Schritte nicht, die zu unternehmen sind, er ist auf die wirkungsvolle Unterstützung des Spediteurs unbedingt angewiesen. Man hat in den umfangreichen *ADSpedB*. alle möglichen und zum Teil höchst entbehrlichen Einzelfälle auf das Eingehendste geregelt, für diesen wichtigen Punkt hätte sich wohl auch noch eine Bestimmung aufnehmen lassen, die dem Spediteur die Pflicht der Unterstützung des Kunden auferlegt. Zu beachten ist ja dabei, daß durch Unterlassung von Schritten der Kunde möglicherweise seine Rechte gegen die Versicherer verliert. (Vgl. Merkblatt Ziff. 31: „Es empfiehlt sich, daß der Spediteur seinen Kunden auf die Notwendigkeit, die Fristen zu wahren, hinweist.“) Andernfalls könnte es so kommen, daß ein Gericht die Unterlassung des Hinweises als ein so grobes Verschulden ansieht, daß es dadurch die volle Haftung des Spediteurs als ausgelöst ansieht. Immer wieder muß betont werden, es genügt nicht, vom grünen Tisch aus Bedingungen zusammenzustellen, die Praxis, wie sie nun einmal ist, muß Berücksichtigung finden. Und die wird, wenn man sich nicht zu einer ganz radikalen Vereinfachung der *ADSpedB*. entschließt, noch in vielen Jahren dahingehen, daß die Kundschaft im einzelnen nicht die geringste Kenntnis der *ADSpedB*. haben wird. Aus gleichem Grunde ist auch

2. in Fällen von Lagerung die Gefahr von Verlusten ohne Deckung nach wie vor gegeben, denn erstens weiß der normale Kunde nicht, daß er eine Lagerversicherung gegen alle nur denkbaren Risiken, also auch einschließlicly gewöhnlichen Diebstahls (notabene zu den bekannten, sehr hohen Prämienätzen!) in jedem Falle eindecken muß, und zweitens ist es ihm in sehr vielen Fällen nicht möglich, eine solche Deckung zu bekommen. Eine Lagerversicherung einschließlicly

gewöhnlichen Diebstahls ist nur in Großstädten bei bedeutenden Transportversicherern zu erhalten. Wenn demgegenüber von Spediteurseite darauf hingewiesen wird, der Spediteur erbiete sich zur Vermittlung dieser Versicherung, so weiß ich aus langjähriger Erfahrung, daß die meisten Spediteure gar nicht versicherungstechnisch genügend bewandert sind, um dem Kunden die notwendige volle Deckung anbieten und vermitteln zu können, daß sie ferner selbst nicht in diesem Umfang über Beziehungen zu in Frage kommenden Gesellschaften verfügen und daß weiterhin in 99 von 100 Fällen unterlassen wird, den Lagerkunden auf die Notwendigkeit der Versicherung unter Anebietung der Vermittlung hinzuweisen. Wäre nicht auch hier eine Bestimmung, die den Spediteur hierzu anhält, dringend am Platze gewesen?

Zu Punkt 3 siehe unten.

Zu II. Von Anfang an habe ich auf die Schwierigkeiten hingewiesen, ein solches Problem in einem so riesigen Gebiet wie Deutschland zentral zu regeln. Ob diese Bedenken gerechtfertigt sind, kann nur die weitere Entwicklung lehren. Schon bei der ersten Fassung ist der *SWS*. von 34% der Mitglieder des Vereins Deutscher Spediteure nicht gezeichnet worden. Es ist wahrscheinlich, daß der Prozentlag der Nichtbeteiligung bei der neuen Fassung nicht geringer sein wird. Dabei ist vor allem zu beachten, daß sich führende Speditionshäuser, deren Transporte einen erheblichen Teil darstellen, ausschließen. Im Durchschnitt bedeutet die doppelte automatische Versicherung eine erhöhte Belastung des Kunden. Mancher wird sich weigern, diese auf sich zu nehmen, insbesondere ein Kunde, der täglich große Mengen Gut versendet oder empfängt, und bei dem infolgedessen die Haftung der an sich geringen Prämienbeträge ins Gewicht fällt. Manche Spediteure werden also deshalb nicht mitmachen, weil sie ihre Kundschaft dazu zwingt, andere aber deshalb, weil sie sich auf dem Wege der Haftpflichtversicherung billiger und weitgehender Deckung verschaffen können. Ein wenig sonderbar ist dabei folgendes: Die *ADSpedB*. wollen in erster Linie die „Monopolurteile“ unmöglich machen; nach der Neufassung auf dem Wege eines „Monopols“ der Versicherer. Für die Berechtigung dieser Regelung lassen sich durchschlagende Gründe vielleicht beibringen, dagegen muß es sonderbar anmuten, daß umgekehrt die Front der Kunden dadurch durchbrochen wird, daß für den Chemietrust eine Sonderregelung mit den gleichen Versicherern getroffen wurde. Das gefährdet doch stark die Einheitlichkeit und Allgemeingültigkeit der *ADSpedB*.

Zu III. Im einzelnen ergeben sich auch bei der Neufassung noch Lücken.

a) Die automatische Roll- und Lagerversicherung geht so weit, wie die gesetzliche Haftung des Spediteurs als Rollfuhrunternehmer bzw. Lagerhalter reicht. Sie ist also genau genommen die Spediteurfehlerversicherung in bezug auf das Rollen und die Lagerung bis zu einer Woche. Erforderlich wurde eine solche Zusatzversicherung nur, weil die ursprüngliche Spediteurfehlerversicherung nicht unumschränkt Deckung gab in allen Fällen eines Spediteurfehlers, vielmehr die Fehler ausschloß, die sich als Sachschäden auswirkten und als solche durch Transport- bzw. Lagerversicherung deckbar sind.

Da bei dieser Einschränkung, wie ich in meinen früheren Aufsätzen im Zentralblatt für Handelsrecht ausgeführt habe, der Kunde in vielen alltäglichen Fällen ohne sein Verschulden und ohne Abwendungsmöglichkeit schutzlos blieb, hat man außer der Erfindung des *SWS*. auf die Fälle der Unterlassung der Regreßwahrung die Zusatzversicherung eingeführt. An sich wäre damit, sofern der Schaden unter 1000 *M* bleibt, die Lücke in dem Ausgleich für die Wegbedingung der Haftung geschlossen und an sich brauchte der Spediteur nicht mehr zu bieten. Wer aber diese Zusammenhänge bzw. den genauen Inhalt der *ADSpedB*. nicht kennt, ist leicht geneigt anzunehmen, die neue Rollfuhrversicherung sei eine richtige Transportversicherung. Darauf deutet die Fassung: Warenschäden aus Rollfuhrtrafungen. In Wirklichkeit ist sie auf verschuldete Fälle von Verlusten beschränkt. Die Gefahr einer Irreführung des Kunden liegt nahe. Es ist offenbar an der Prämienfrage gescheitert, auch die wenigen Restfälle eines Verlusts auf Fuhrte bzw. während Lagerung ohne Ver-

schuldten des Spediteurs in die Zusatzversicherung einzu beziehen.

b) Eine Vereinfachung der ADSpedB. ist nicht eingetreten. Selbst der Senat eines OLG. hat einmal in einer Entscheidung die Bestimmungen nicht verstanden. Und sogar der Schöpfer der ADSpedB., Jsaac, legt in ZVerf. Wes. 1929 Nr. 31 die Kollführversicherung falsch aus, wenn er sagt, sie treffe „hauptsächlich“ die Fälle, in denen der Schaden auf Verschulden des Spediteurs zurückzuführen sei. Richtig ist „ausschließlich“, nicht namentlich.

c) In bezug auf die Präzision der Fassung liegt m. E. eine Verschlechterung vor. Neben den schon erwähnten Punkten sind manche Bestimmungen so kauschuckartig gefaßt, daß sie leicht zu vermehrten Differenzen führen (§§ 7, 16, 30b, 32, 50 e, 50 f, 51). Ungeklärt bleibt nach wie vor, wie § 4 SWS. auszulegen ist (vgl. ZentrBlfR. 1928 Nr. 12).

d) Die Behauptung, daß die einfache gesetzliche Regelung durch eine komplizierte Häufung von Verträgen ersetzt werde, bleibt verstärkt bestehen, es ist bei der Neufassung noch ein neuer Vertrag hinzugekommen. Daneben muß, wie selbst wiederum das Merkblatt der Spediteure Punkt 13 hervorhebt, der Spediteur, um selbst geschützt zu sein, noch eine weitere Versicherung für sich selbst abschließen, eine Haftpflichtversicherung. Also noch ein Vertrag mehr!!

e) Eine gewisse Gefahr der Unterversicherung ist namentlich bei der jetzigen Teilung der Prämie für Sendungen bis 200 RM Wert und drüber gegeben, falls in den Papieren kein Wert der Sendung angegeben ist. Diese Angabe zu machen ist allgemein nicht üblich. Die Wertschätzung aber nimmt der Spediteur dann auf Gefahr des Kunden vor.

f) Nicht unbedenklich ist die Ausschaltung der ordentlichen Gerichte für alle Ansprüche aus den automatischen Versicherungen. Wo soll das Schiedsgericht zusammentreten, im Zweifel in Berlin, wie soll der Geschädigte einen sachkundigen Berater und Schiedsrichter finden? Schiedsgerichte eignen sich für den Großkaufmann, für den Kleinkaufmann im Rahmen seiner örtlichen Betätigung, nicht aber für den Privatmann. Das Schiedsgericht hat zudem nur über einen beschränkten Ausschnitt aus den Rechtsbeziehungen anlässlich eines Verkehrsauftrages zu entscheiden, für den Rest bleiben die Gerichte zuständig. Daraus ergeben sich geradezu groteske Entwicklungen. Ein Beispiel: Aus einer Sendung von fünf Ballen werden zwei von der Fuhre im Werte von 1200 RM gestohlen. Die Sendung sollte in Sammelladung von Köln nach Berlin gehen, sie wird am Lagerhaus angeliefert. Eine besondere Transportversicherung für das Rollen deckt der Eigentümer nicht, er nimmt an, der Spediteur verlade sofort auf seinem Anschlußgleis, in Wirklichkeit fährt dieser das Gut zum Bahnhof. Die Versicherer lehnen aus irgendeinem Grunde ab. Das Schiedsgericht des SWS. tritt zusammen und entscheidet, der Schaden gehe bis 1000 RM zu Lasten des Versicherers des SWS., die weitergehenden Ansprüche etwa gestützt auf die Spediteurfahrlerversicherung aber lehnt es ab, da der Schaden durch Transportversicherung deckbar war (§ 4 SWS.). Für seinen Restanspruch von 200 RM muß der Kunde nunmehr die ordentlichen Gerichte angehen, dabei darf die sechsmonatige Verjährungszeit des § 64 noch nicht verstrichen sein. Da durch die vorhergehenden Schritte viel Zeit verloren gehen kann, muß er vor Erlaß des Schiedsurteils sicherheitsshalber Klage erheben, und zwar in voller Höhe, er weiß ja nicht, wie der Spruch des Schiedsgerichts ausfällt, um der Möglichkeit der Erhebung der Einrede der Verjährung vorzubeugen. Hier aber muß er gewärtigen, daß ihm der Einwand der mangelnden Aktilegitimation — nicht der Spediteur haften ihm, sondern die Versicherer des SWS. und SWS., zum mindesten bis 1000 RM —, die Einrede des Schiedsvertrags und der Rechtshängigkeit — jedenfalls bis 1000 RM beim Schiedsgericht —, entgegengehalten werden.

Ist es zuziel gesagt, daß die Lösung zu grotesken Entwicklungen führen kann? Richtig ist allerdings, daß bisher die Regulierung der Schäden durch die Versicherer sehr entgegenkommend gehandhabt worden ist; wie sie mir mitteilen, ist es bei 8000 Schadensfällen nur viermal zu einem Schiedsgericht gekommen.

h) Wie selbst von Spediteurseite nicht bestritten worden ist, brachte die erste Fassung der ADSpedB. die Gefahr unvorsorglichen Arbeitens mit sich. Die neue Fassung bringt in

der Beziehung eine erhebliche Verbesserung. An allen Schäden ist in Zukunft der Spediteur selbst beteiligt. Damit wird der genannten Gefahr ein wirksamer Riegel vorgeschoben werden, der nötigenfalls durch Erhöhung des Selbstbetrags noch wirksamer gestaltet werden kann. Das ist nicht nur zum Vorteil der Versender, sondern auch der guten Spediteure selbst, denn bisher trug der gutorganisierte Spediteur mit an den Schäden des unverantwortlichen Kollegen.

i) Einzelfälle, wie ich sie in früheren Aufsätzen herausgearbeitet habe, bleiben auch jetzt außerhalb der Deckung durch die automatischen Versicherungen, insbesondere Fälle von Lagerungen, bei denen die Tatsache des Zulagergehens durch Verschulden des Spediteurs dem Eigentümer unbekannt bleibt.

Im großen und ganzen, so wiederhole ich, kann man der neuen Lösung eher zustimmen, als der ersten vom Jahre 1927.

B.

Von Rechtsanwalt Dr. Martin Jsaac, Berlin.

I. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSpedB.) — J. ZB. 1927, 2785 — waren in ihrer ursprünglichen Fassung am 10. Aug. 1927 in Kraft getreten. Nachdem verschiedene Abänderungswünsche beim Deutschen Industrie- und Handelstag eingegangen waren, berief dieser wiederum, wie drei Jahre zuvor, Anfang 1929, eine Kommission, die diesmal auf eine noch breitere Basis gestellt wurde, als beim erstenmal. Nicht nur waren diejenigen Gruppen vertreten, die sich bisher den ADSpedB. gegenüber ablehnend verhalten hatten, nämlich die elektrotechnische und chemische Industrie, sondern auch der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes wirkte durch erste Fachleute bei den Beratungen mit, um die Wünsche des Bankgewerbes mit zur Geltung zu bringen. Die zirka 50 Mitglieder starke Kommission, unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten der Berliner Industrie- und Handelskammer, beschloß nach zahlreichen sehr gründlichen Verhandlungen

- a) verschiedene Änderungen der ADSpedB. selbst,
- b) Änderungen d. Speditionsversicherungsscheins (SWS.),
- c) Schaffung einer Zusatzversicherung, der sogenannten Kollführversicherung.

A. Von wichtigen Änderungen der ADSpedB. sind folgende hervorzuheben:

a) Alle Angebote des Spediteurs gelten nur bei unverzüglicher Annahme zur sofortigen Ausführung des betreffenden Auftrages, sofern sich nichts Gegenteiliges aus dem Angebot ergibt, und nur, wenn bei Erteilung des Auftrages auf das Angebot Bezug genommen wird.

b) Der Selbsthilfeverkauf gefährlicher Güter soll möglichst unter Benachrichtigung des Auftraggebers erfolgen.

c) Von der Pflicht, die Echtheit von Unterschriften oder die Befugnis der Unterzeichner zu prüfen, ist der Spediteur nicht mehr befreit, wenn der Mangel der Echtheit oder der Befugnis offensichtlich erkennbar ist.

d) Zur Untersuchung, Erhaltung oder Besserung des Gutes oder der Verpackung war der Spediteur bisher, abgesehen von § 388 I HGB., nicht verpflichtet; jetzt ist er dazu im Rahmen des Geschäftsüblichen gehalten.

e) Wird der Spediteur durch unverschuldete Ereignisse an der Erfüllung seiner Pflichten verhindert, so kann nicht nur er, sondern unter Umständen auch der Auftraggeber vom Betrage zurücktreten.

f) Gegenüber Ansprüchen des Spediteurs war Aufrechnung oder Zurückbehaltung früher nicht zulässig; jetzt ist sie gestattet mit fälligen Gegenansprüchen des Auftraggebers, denen ein Einwand nicht entgegensteht.

g) Dem Spediteur wird durch Entgegennahme eines Versicherungsscheins die Pflicht auferlegt, alle üblichen Maßnahmen zur Erhaltung des Versicherungsanspruchs zu treffen.

h) Lagert der Lagerhalter in einem fremden Lager ein, so hat er den Lagerort und den Namen des fremden Lagerhalters dem Einlagerer bekanntzugeben.

i) Für Schäden, die der Einlagerer beim Betreten des Lagers anrichtet, haftet er nicht mehr, wenn ihn kein Verschulden trifft.

k) Auf Anregung und unter besonderer Mitwirkung der Banken ist das Recht der Lagererscheinung neu geregelt. Vier Arten:

1. Lagerempfangschein,
2. Namenslagerschein,
3. Inhaberlagerschein,
4. Orderlagerschein (den nur die dazu ermächtigten Anstalten ausstellen dürfen)

sind vorgesehen. Im Zweifel gilt die Bezeichnung des Lagerhalters nur als Empfangschein, auf den dann § 808 BGB. Anwendung findet. Bei Ausstellung eines Namenslagerscheins darf der Lagerhalter das Gut nur gegen Vorlegung des Scheins aushändigen; dieser Schein bekommt also, auf Wunsch der Banken, einen wertpapierähnlichen Charakter.

l) Das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht des Spediteurs ist nicht unerheblich eingeschränkt worden.

1. Der Spediteur darf ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht wegen solcher Forderungen, die mit dem Gut nicht in Zusammenhang stehen, nur ausüben, soweit sie nicht strittig sind oder wenn die Vermögenslage des Schuldners die Forderung des Spediteurs gefährdet.

2. Der Spediteur darf bei einem Auftrag, das Gut zur Verfügung eines Dritten zu halten oder einem Dritten herauszugeben, ein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht wegen Forderungen gegen den Dritten, die mit dem Gut nicht in Zusammenhang stehen, nicht ausüben, soweit und solange die Ausübung der Weisung und den berechtigten Interessen des ursprünglichen Auftraggebers zuwiderlaufen würde.

m) Bezüglich der Haftung ist dem Spediteur jetzt grundsätzlich die Entlastungspflicht auferlegt. Nur dann, wenn ein Schaden am Gut äußerlich nicht erkennbar gewesen oder aus sonstigen Gründen dem Spediteur die Aufklärung der Schadensursache nach Lage der Umstände billigerweise nicht zugemutet werden kann, hat der Auftraggeber nachzuweisen, daß der Spediteur den Schaden verschuldet hat.

Die Haftungshöchstgrenze ist erheblich erweitert, nämlich von 40 Pf. auf 1,50 RM pro kg und von 600 RM pro Schadensfall auf 1500 RM.

Die besonderen Bestimmungen über Verzögerungs- und Vermögensschaden sind gestrichen.

Auf unterlassene Wertangabe kann der Spediteur sich nicht mehr berufen, wenn der Auftraggeber nachweist, daß der Schaden auf andere Umstände als auf die Unterlassung der Wertangabe zurückzuführen ist oder auch bei erfolgter Wertangabe entstanden wäre. Die Unklarheit des früheren § 69 (Einwand des Verschuldens oder der unerlaubten Handlung) ist durch Neufassung (§§ 51, 63a) beseitigt.

n) Die Verjährungsfrist ist von drei auf sechs Monate erhöht. Für Ansprüche aus rechtskräftigen Urteilen ist die kurze Verjährung ganz beseitigt.

B. Speditionsversicherungsschein (SBS).

a) Die wichtigste Änderung im SBS. betrifft die Prämie. Sie betrug ursprünglich für alle Sendungen 1 Pf. für 1000 RM, also $\frac{1}{100} \%$, mindestens 10 Pf. pro Verkehrsvertrag. Für die kleinen Güter, die namentlich im Einzelhandel vorkommen, erschienen selbst diese 10 Pf. unter Umständen noch zu hoch, für die großen Güter dagegen zu gering, daß das Geschäft sich für die Versicherer verlustbringend gestaltete. Aus diesem Grunde hat man jetzt die Prämie gestaffelt; sie beträgt bei einer Versicherungssumme bis 200 RM 5 Rpf., über 200 RM bis 5000 RM 10 Rpf., über 5000 RM für die ersten 5000 RM 10 Rpf., für jede angefangenen weiteren 5000 RM 15 Rpf., für Lagergut pro Lagermonat für jede angefangenen 5000 RM 20 Rpf.

b) Eine weitere wichtige Änderung ist die Schadensbeteiligung des Spediteurs. Die Spediteure haben sie selbst angeregt, einerseits um die Versicherung für die Versicherer nutzbringender zu gestalten, andererseits um die Sorgfalt der Spediteure anzuspornen. Die Beteiligung be-

trägt 10%; bei kleinen Schadensbeträgen bis 30 RM erstattet der Spediteur den gezahlten Betrag ganz. Hat ein gesetzlicher Vertreter, Prokurist oder selbständiger Leiter einer Zweigniederlassung des Spediteurs den Schaden durch ein vorsätzlich begangenes Vergehen oder Verbrechen verursacht und hat der Spediteur die Überwachungspflicht eines sorgfältigen Kaufmanns verletzt, so erhöht sich die Beteiligung des Spediteurs am Schaden von 10% auf 20%; die Höchstgrenze der Beteiligung beträgt in solchem Falle 10 000 RM.

C. Kollfuherversicherung (KB.S.).

Auf Wunsch der Wirtschaft hat man die Speditionsversicherung schließlich durch eine neue KB.S. ergänzt. Sie ist nicht etwa bestimmt, die Transportversicherung zu ersetzen. Aber die Transportversicherung findet in der Regel keine Anwendung auf Schäden, die der Spediteur verschuldet hat. Hier greift die KB.S. ein. Sie deckt Schäden an der Ware selbst, wenn diese bei An- oder Abrollung von Gütern im örtlichen Verkehr innerhalb Deutschlands entstanden sind und der Spediteur oder sein Beauftragter hierfür gesetzlich in Anspruch genommen werden können. Das Schadensmaximum ist vorläufig auf 1000 RM pro Kollfuhrtätigkeit festgesetzt. Die Prämie beträgt 5 Pf. für die gesamte Kollfuhrtätigkeit, die im Zusammenhang mit einem und demselben Verkehrsvertrag erfolgt.

II. Die Neuregelung erledigt den größten Teil der Wünsche, die gegenüber den ursprünglichen ADSpedB. geäußert worden sind. Auch ein Teil der Bedenken Richters (JW. 1929, 2032) ist damit erledigt. Zu der grundsätzlichen Einstellung Richters ist aber folgendes zu bemerken:

1. Daß die ADSpedB. dem Gesetz vorgehen, ist einfach selbstverständlich. Gerade die Wirtschaft war es, die auf diese Bestimmung den größten Wert legte, denn sie will wissen, daß die Bedingungen einheitlich für das ganze Reich gelten, und alle örtlichen und alle abweichenden gesetzlichen Bestimmungen damit außer Kraft gesetzt sind.

2. Richter erscheint es bedenklich, den Auftraggeber zu verpflichten, den Spediteur von Ansprüchen aus unerlaubten Handlungen zu befreien. Weiß Richter nicht, daß es ein beliebiger Trick war, die Haftungsbeschränkungen der Eisenbahn in der EBD., der Reedereien und der Spediteure dadurch zu umgehen, daß man einfach den Eigentümer vorjohob und aus unerlaubter Handlung klagen ließ? Das RG. hat die mächtige Eisenbahn trotz ihres Monopols sehr wirksam gegen derartige Machinationen geschützt (s. Entscheidungen bei Jsaac, Recht des Spediteurs S. 510 ff.). Wenn aber der kleine Spediteur dasselbe Recht für sich in Anspruch nimmt, wie die Bahn, so sollen dagegen Bedenken bestehen.

3. Richter sagt: „Die Gerichte haben in ständiger Rechtsprechung in den Haftungsbeschränkungen eine Ausnutzung der Monopolstellung festgestellt und ihnen die rechtliche Anerkennung versagt.“ Es ist mehr wie bedauerlich, daß ein so irreführender Satz von einer solchen Stelle ausgesprochen wird. Bekanntlich versagt das RG. den Haftungsbeschränkungen nur dann die Anerkennung, wenn vier Voraussetzungen zusammentreffen:

a) Monopol der betreffenden Gewerbetreibenden an dem betreffenden Ort (in Berlin z. B. vom RG. ständig verneint; s. Entsch. v. 10. Nov. 1928, 12 U 14 219/27).

b) Mißbrauch des Monopols durch Freizeichnung von eigener Fahrlässigkeit oder von Fahrlässigkeit leitender Angestellter.

c) Es darf sich nicht um eine bloße Spesenfrage handeln.

d) Für den Auftraggeber darf nicht eine hinreichende sichere, unschwer erreichbare Haftung einer anderen Stelle bestehen (Mäheres bei Jsaac S. 416 ff.).

Es ist klar, daß alle diese vier Bedingungen nur in den seltensten Fällen zusammentreffen werden. Wenn es möglich wäre, darüber eine Statistik aufzustellen, so würden die nicht anerkannten Fälle gegenüber den anerkannten Fällen nur einen winzigen Prozentsatz ausmachen, und auch diese wenigen Fälle wären bei richtiger tatsächlicher Information der Gerichte vermutlich anders entschieden worden.

4. Bruck und nach ihm Richter halten es für „un-

gereimt", daß der Kunde die Kosten der Versicherung trägt. Es ist merkwürdig, daß es zwei Juristen, die an den ADSpedB. nicht mitgewirkt haben, vorbehalten bleiben muß, diese Ungereimtheit zu entdecken. Es ist merkwürdig, daß in mehrmonatlichen Verhandlungen 1927 und in den mehrmonatlichen Verhandlungen 1929 weder der Deutsche Industrie- und Handelstag, noch der Reichsverband der Deutschen Industrie, noch der Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels, noch die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, noch der Deutsche Versicherungsschutzverband, noch der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes, noch die zahllosen Untergruppen dieser Verbände sich an dieser „Ungereimtheit“ gestoßen haben. Wäre es nicht vorsichtiger, wenn ein Jurist, ehe er solch Urteil abgibt, bei der Kundschaft der Spediteure anfragt, warum sie sich dazu drängt, diese Speesen auf sich zu nehmen? Die Wirtschaft würde den Herren sagen: Unser Hauptinteresse liegt in der Billigkeit des Transports; ein teurerer Transport wäre ein Unglück für die deutsche Volkswirtschaft, eine schwere Benachteiligung der deutschen Wirtschaft gegenüber dem Ausland; die Transportspeesen werden nach Gewicht, aber nicht nach dem Risiko des Transportunternehmers berechnet; wer solch Risiko wünscht, soll es bewerten und dafür bezahlen; wem für 10 000 *M* 10 Pf. zu teuer sind, der versündigt sich an der Allgemeinheit; er zwingt den Transportunternehmer, der ja doch schließlich existieren will, das Risiko der 10 000 *M* auf alle Kunden abzuwälzen; der sorgfältige Versender müßte für den sorglosen mitbezahlen. Das wollen wir nicht, sagt die Wirtschaft; das wäre genau so, als wenn die Einschreibgebühr bei der Post abgeschafft und die Post ohne Gegenleistung für jede verlorene Sendung bezahlen müßte, was zur Folge hätte, daß der Vorsichtige, der bisher 30 Pf. Einschreibgebühr bezahlt hat, nun künftig für jeden gewöhnlichen Brief das Doppelte oder Dreifache bezahlen müßte, weil die Post das Haftungsrisiko selbstverständlich durch allgemeine Portoverhöhung ausgleichen müßte. Auch finden wir, so würde die Wirtschaft weiter sagen, nichts Ungereimtes darin, daß man für 30 Pf. Einschreibgebühr bei der Post sich nur eine Haftung von 42 *M*, für 10 Pf. Wertbriefgebühr eine Haftung von 500 *M* erkaufen kann, bei dem Spediteur aber für 5 Pf. eine Haftung von 200 *M*, für 10 Pf. eine Haftung von 5000 *M*!

5. Die Versicherung soll nach Richter weder dem Kunden ausreichenden Schutz gewähren noch den Interessen der Spediteure selbst dienen. Auch hier ist es wieder merkwürdig, daß diese Entdeckung nicht von den beteiligten Wirtschaftsverbänden gemacht ist, die doch die berufensten dazu wären und die Versicherung seit zwei Jahren ausprobiert haben. Der Theorie, die aus der Kritik spricht, mögen folgende Zahlen gegenübergestellt werden: Vom 10. Aug. 1927 bis 31. Dez. 1928 betrug die Zahl der zur Versicherung angemeldeten Verkehrsverträge nicht weniger als $9\frac{1}{2}$ Millionen. Auf diese Verkehrsverträge sind 5600 Schäden angemeldet mit insgesamt 1 300 000 *M* Schadenssummen. Durch Bezahlung erledigt sind bisher zirka 3800 Schadensfälle, abgelehnt zirka 650 Schadensfälle, also nur zirka 12%. Das Schiedsgericht ist nur viermal angerufen worden; in allen übrigen Fällen haben sich die Auftraggeber bei der Ablehnung beruhigt. Die Schadenssummen, die ausbezahlt worden sind, beliefen sich im einzelnen Falle bis auf 140 000 *M*. Unter den Schäden war einer im Betrage von 130 000 *M* gegen eine SpeditionsgmbH. mit einem Stammkapital von nur 20 000 *M*; ohne die Versicherung hätte der Auftraggeber sich also zwar am Glanze seines gesetzlichen Haftungsanspruches erfreuen dürfen, praktisch aber nichts bekommen. Solcher Fälle gibt es, angesichts der wirtschaftlichen Schwäche vieler Speditionsfirmen, zahllose. Immer wieder hat deshalb der Industrie- und Handelstag bei den Verhandlungen zum Ausdruck gebracht, wie glücklich die Wirtschaft darüber sein muß, daß sie

a) in Gestalt der Speditionsversicherer direkte zahlungsfähige Schuldner bekommt und

b) nicht genötigt ist, kostspielige und zweifelhafte Prozesse zu führen.

Denn daß die Spediteure bei eigener Haftung schon aus

Selbsterhaltungstrieb sich in einer großen Zahl von Fällen verklagen lassen würden, liegt auf der Hand. Man wird nicht fehl gehen, wenn man annimmt, daß von den oben erwähnten zirka 3800 bezahlten Schadensfällen, wenn die Versicherung nicht bestanden hätte, reichlich $\frac{1}{3}$ zur Entscheidung der ordentlichen Gerichte gekommen wäre; von schätzungsweise 1300 Prozessen sind somit die Auftraggeber und die Gerichte in den $1\frac{1}{2}$ Jahren (August 1927 bis Dezember 1928) verschont geblieben. Jeder Anwalt und Richter, der mit Speditionssachen zu tun hat, wird bestätigen, wie auffallend die Zahl der Prozesse zurückgeht.

Der Wunsch, aus den ewigen Prozessen herauszukommen, war aber gerade ein Hauptmotiv für die Wirtschaft, sich über die Geschäftsbedingungen endlich mit dem Speditionsgewerbe zu verständigen. Sollte nicht jeder Jurist sich hierüber freuen?

6. Richter spricht so viel von den kleinen Leuten (Privatleuten, Handwerkern und kleinen Wirtschaftsbetrieben), deren Interessen angeblich nicht berücksichtigt seien. Darauf ist zunächst zu bemerken, daß der Spediteur (im Gegensatz zum Fuhrmann) in erster Linie mit dem Handel zu tun hat; daß aber ferner die kleinen Kaufleute ihre Interessen durch die Organisation des Einzelhandels bei der Auffstellung der ADSpedB. sehr energisch zur Geltung gebracht haben; und schließlich, daß der kleine Versender sich heute unter den ADSpedB. viel besser steht, als früher. War er früher in Schadensfällen auf den unsicheren Prozeß angewiesen, so ist er heute in den meisten Fällen durch die Speditionsversicherung und durch die Kolliführversicherung geschützt. Während dem kleinen Mann ein einfacher Brief von Leipzig nach Berlin 15 Pf. kostet, braucht er für eine Haftung bis zu 200 *M* nur 5 Pf. zu bezahlen. Welch besseres Mittel es zum Schutz der kleinen Leute geben soll, unterläßt Richter leider zu sagen.

7. Richter meint, unter Berufung auf RG. 106, 386, die Rechtsprechung sei dem Bestreben der Spediteure, die Auftraggeber auf den Versicherungsweg zu verweisen, mit Recht entgegengetreten. Das RG. hat das damit begründet, daß es sich nicht bloß um eine Geldfrage, sondern um die Sorgfaltspflicht der Spediteure handle. Richter vergißt, daß die Wirtschaft über solche Auffassung längst zur Tagesordnung übergegangen ist und daß sie jetzt den Versicherungsweg mit den Spediteuren vereinbart hat, während in dem Reichsgerichtsfall die Versicherung nur einseitig von den Spediteuren angeboten war. Für die Wirtschaft ist die Frage, ob ein Stück Baumwolle unversehrt am Ziel ankommt, tatsächlich nichts als eine Geldfrage, und die Wirtschaft ist glücklich, ihren früher ganz unsicheren Geldanspruch jetzt durch die Versicherer, die sie ausgewählt hat, und denen sie Vertrauen schenkt, gesichert zu wissen.

Das Bedenken, daß der Spediteur im Falle einer Versicherung weniger sorgfältig verfare, als ohne Versicherung, ist schon früher vom OLG. Hamburg v. 10. März 1922 (HansGZ. 1922, 217; Jsaac: Recht des Spediteurs S. 431) in glänzenden Ausführungen widerlegt und ist jetzt, wo eine Schadensbeteiligung des Spediteurs eingeführt ist, vollends hinfällig geworden.

Im übrigen: warum duldet die Rechtsprechung, daß die Lufttransportunternehmer jede Haftung durch eine Versicherung abdecken (vgl. die Verhandlungen des letzten deutschen Juristentages zur Haftpflichtfrage), obwohl es sich dabei doch nicht nur um Ware, sondern um Menschenleben handelt? Will jemand im Ernst behaupten, daß die Luftverkehrsunternehmer deshalb weniger sorgfältig verfahren?

8. Nach Richter „ist es ein bedenkliches Symptom, daß hier ein Interessenverband im Bewußtsein seiner wirtschaftlichen Macht sich ein Autonomierecht anmaßt“. Richter malt in schwarzen Farben aus, daß dann auch die Banken und die Hausbesitzer sich ein eignes Bank- und ein eignes Mietrecht schaffen könnten. Man faßt sich an den Kopf, wenn man das liest! Ist Richter nicht bekannt, daß die Banken und die Hausbesitzer sich längst ein eignes Recht geschaffen haben, nur mit dem Unterschied, daß die Bankbedingungen und die Haus-

bestigerformulare einseitig ausgearbeitet sind, die ADSpedB. dagegen im Einvernehmen mit der Wirtschaft? Wenn man Richter liest, sollte man annehmen, es habe sich seit dem 10. Aug. 1927, dem Tage, an dem die einseitigen Spediteurbedingungen durch vereinbarte Bedingungen abgelöst wurden, absolut nichts geändert. Die Mitwirkung der Wirtschaft, die ihm anscheinend absolut unverständlich ist, tut er mit einer leichten Handbewegung ab. Welche Mißachtung gegenüber dem Industrie- und Handelstag und den übrigen Zeichnern der ADSpedB. darin liegt, ahnt Richter wohl nicht. Er weiß anscheinend nicht,

a) daß in der Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels zirka 340 000 deutsche Einzelhändler organisiert sind, vereinigt in 79 Einzelhandelsverbänden, und daß 38 Industrie- und Handelskammern der Hauptgemeinschaft als ordentliche Mitglieder angeschlossen sind;

b) daß der Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels aus über 6000 Mitgliedern besteht, darunter 227 Fachverbänden mit zirka 30 000 Mitgliedern, und außerdem 23 Industrie- und Handelskammern;

c) daß der Reichsverband der Deutschen Industrie aus 27 Fachgruppen mit 541 Verbänden aus allen Teilen der deutschen Industrie, sowie 84 Industrie- und Handelskammern und Gewerbekammern sich zusammensetzt (welche Riesenzahl von Einzelpersonen in diesen Verbänden enthalten ist, läßt sich kaum ausrechnen);

d) daß der Versicherungsschutzverband aus zirka 1 Million unmittelbaren und mittelbaren Mitgliedern, darunter über 300 Industrie- und Handelskammern, Behörden und Vereinen, besteht;

e) daß der Industrie- und Handelstag 95 Industrie- und Handelskammern, 28 Handelskammern, 3 Gewerbekammern und 2 Einzelhandelskammern, insgesamt 128 Kammern umfaßt;

f) daß in Deutschland, wie man ohne Übertreibung sagen kann, es wohl keinen nennenswerten Kaufmann oder Industriellen gibt, der seine Interessen nicht durch eine dieser Organisationen vertreten läßt;

g) daß nicht nur die Spitzenverbände selbst und nicht nur der Industrie- und Handelstag selbst, sondern auch alle Industrie- und Handelskammern, Gewerbekammern und alle Verbände, die den vorerwähnten Spitzenverbänden angehören, also die erdrückende Mehrheit aller Kaufleute und Industriellen Deutschlands, die ADSpedB., die SVS. und RVS. geprüft, ihre Wünsche dazu geäußert und ihnen dann zugestimmt haben.

Vergleicht man nun mit dieser ungeheueren Organisation der deutschen Wirtschaft die Organisation der deutschen Spediteure, deren Verband im Jahre 1929 nur sage und schreibe 1461 Mitglieder umfaßt, von denen noch dazu sagungsgemäß nicht ein einziger gezwungen ist, zu den ADSpedB. zu arbeiten, so fragt man sich kopfschüttelnd, wo hier die „wirtschaftliche Macht“ ist, die sich „ein Autonomierecht anmaßt“. Wie wohl wäre den schwer um ihre Existenz ringenden Spediteuren, wenn sie auch nur 1% der Macht besäßen, die Richter ihnen andichtet. Wenn die Riesenorganisation der deutschen Wirtschaft mit den 1461 Spediteuren ein Abkommen getroffen hat, so hat sie es sicherlich nicht aus Furcht vor der „wirtschaftlichen Macht eines Interessenverbandes“ getan, sondern aus den Gründen, aus denen man regelmäßig Verträge zu schließen pflegt, nämlich, weil beide Teile davon Vorteil erhoffen. Derjenige aber, der all den wirtschaftlichen Erwägungen, die zu einem solchen Abkommen geführt haben, fernsteht, sollte sich sagen, daß wir Juristen nicht dazu berufen sind, seriöse Männer in wirtschaftlichen Fragen zu bevormunden. Selbstverständlich steht es

jedem frei, die ADSpedB. im einzelnen zu kritisieren und an ihrer weiteren Vervollkommnung mitzuarbeiten; auf das energischste zu bekämpfen ist aber eine Jurisprudenz, die ein solches Werk grundsätzlich und allgemein ablehnt, weil sie zur Verschuldenshaftung wie zu einem mystischen Heiligtum aufblickt, an dem zu rütteln Verbrechen wäre; die nicht auf den Gedanken kommt, zu untersuchen, ob eine volle Haftung nicht unter Umständen für das Allgemeinwohl schädlicher sein kann als eine beschränkte Haftung; die nicht sehen will, daß die erdrückende Mehrheit der anständigen deutschen Kaufleute die gesetzliche Haftung des Transportgewerbes der Spediteure

a) als nicht anständig,

b) als wirtschaftsschädlich,

verurteilt; eine Jurisprudenz, die letzten Endes dazu führt, Leute schützen zu wollen, die lächelnd erwidern, daß sie diesen Schutz dankend zurückerweisen müssen.

9. Richter stößt offene Türen ein, wenn er ausführt, die Mitwirkung der Wirtschaftsverbände ersetze nicht die Prüfung der Frage, ob die ADSpedB. im Einzelfall als vereinbart zu gelten haben; kein Mensch hat je etwas anderes behauptet. Positiv falsch ist es aber, wenn Richter, weil ihm die Bedingungen aufs äußerste unsympathisch sind, nun deshalb zu dem Schluß gelangt, man müsse — ohne Rücksicht darauf, daß die überwältigende Mehrheit der deutschen Wirtschaft sie billigt und wünscht — die Frage der Geltung im einzelnen Fall ganz besonders kritisch prüfen, kritischer als bei anderen Geschäftsbedingungen. Daß das RG. selbst für einseitige Geschäftsbedingungen es für genügend erachtet, wenn sie in irgendeiner Weise zur Kenntnis der Allgemeinheit gebracht worden sind (RG. 106, 86; 109, 299 = JW. 1924, 178⁴⁷; Isaac: Recht des Spediteurs S. 70), erwähnt Richter nicht. Er weiß auch anscheinend nicht, daß es wohl kaum in Deutschland Geschäftsbedingungen geben wird, die in derart umfassender Weise zur Kenntnis der Allgemeinheit gebracht worden sind, wie die ADSpedB.; nicht bloß durch Veröffentlichung im Reichsanzeiger, sondern auch durch Mitteilung an sämtliche Industrie- und Handelskammern, die sie wiederum in ihren Organen dem Publikum mitgeteilt haben, und endlich durch Abdruck in zahllosen, nur irgendwie bedeutenden Tageszeitungen und Fachblättern (s. Näheres SpedSchiffZ. 27, 563, 655). Diese Bekanntmachungen sind ebensowenig wie die von Richter erwähnten „Propagandaschriften“ einseitig von den Spediteuren ausgegangen, sondern, was Richter leider auch nicht erwähnt, vom Deutschen Industrie- und Handelstag.

Und selbst Richter wird, wie zu hoffen steht, seine Ansichten gründlich revidieren, wenn er gelesen haben wird, daß der Deutsche Industrie- und Handelstag unter dem 1. Juli 1929 bekanntgibt: „Es liegt im ausgesprochenen Interesse der gesamten Wirtschaft, daß das im Handelsgesetzbuch nur unzureichend behandelte Speditionsrecht eine der umfassenden Tätigkeit des Spediteurs rechnungstragende Regelung findet und damit die Rechtsgrundlage für dieses wichtige Geschäftsverhältnis gesichert wird. Allen Auftraggebern der Spediteure wird empfohlen, von ihren Spediteuren zu fordern, daß diese ihre Geschäfte ausschließlich auf der Grundlage der ADSpedB. abschließen.“ Wohlgeremkt, der Industrie- und Handelstag sagt nicht: Ihr Auftraggeber müßt Euch, wenn auch zähneknirschend, der gewaltigen Macht der 1461 Spediteure unterwerfen, sondern er sagt: fordert von Eurem Spediteur, daß er seine Geschäfte ausschließlich auf der Grundlage der ADSpedB. abschließt.

Ist das nicht sonderbar — sehr sonderbar?

Kleinere Aufsätze.

Die neuere ausländische Rechtsprechung auf dem Gebiet des Rechts der Kraftfahrzeuge.

a) Frankreich.

von Hl. Dr. Volkmann: JZ. 1929, 2038.

b) Schweiz.

Das Kraftfahrzeugrecht ist nicht einheitlich durch Bundesgesetz geregelt. Das Zustandekommen eines eidgenössischen AutomobilG. ist vor einiger Zeit an einer Volksabstimmung gescheitert.

Die wichtigsten kraftfahrzeugrechtlichen Bestimmungen sind zur Zeit:

a) das Automobilkonkordat v. 7. April 1914/16. Dez. 1920, eine vom Bundesrat (dem Gesamtministerium) genehmigte gemeinsame V.D. der Mehrzahl der Kantone, die den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern betrifft; daneben bestehen aber noch örtliche Vorschriften dieser Art;

b) das eidgenössische Obligationenrecht (Bundesgesetz), nach dem sich die Frage der Haftung des Fahrers (Art. 41 ff.), auch die bei Gefälligkeitfahrten, regelt;

c) das Bundesstrafrecht, ein Bundesgesetz, in dem sich einige Strafnormen, worunter im 6. Titel solche für den Fall der Eisenbahngefährdung, finden; ferner noch

d) die Versicherungsgesetze.

Von weitgehendem Interesse kann nur eine Besprechung derjenigen in der schweizerischen Rspr. behandelten Fragen sein, die sich auf Rechtsbegriffe und -komplexe von umfassender Bedeutung beziehen, von Fragen, wie sie überall auftauchen können; dagegen müssen die zu Einzelvorschriften örtlicher Gültigkeit ergangenen Urteile außer Betracht bleiben.

Die wichtigste in den Urteilen behandelte Frage ist wohl die der Haftung des Fahrers, die seines Verschuldens, seiner Fahrlässigkeit und die eines mitwirkenden Verschuldens der Geschädigten. Die Ansprüche der letzteren aus Automobilmfällen gründen sich auf Art. 41 ff. des Obligationenrechtes, wonach derjenige, der einem anderen widerrechtlich, also unter Verletzung einer positiven Rechtsnorm oder eines Gewohnheitsrechtes einen Schaden absichtlich oder fahrlässig zufügt, zum Schadenersatz verpflichtet ist. Es handelt sich somit um eine Deliktshaftung, bei der der Geschädigte die Beweispflicht hat.

Keine Verletzung einer Rechtsnorm erblickte ein Urteil des BundGer. v. 28. Nov. 1928 darin, daß ein richtig rechtsfahrender Fahrer (Konkordat Art. 42) an einem Fußgänger, der in gleicher Richtung aber an der linken Straßenseite gegangen, dann aber, um die Straße noch vor dem Wagen zu überschreiten, plötzlich nach rechts abgelenkt war, unter Ausbiegung ganz nach rechts am Fußgänger vorbeizukommen trachtete, wobei er ihn aber doch noch mit der linken Wagenseite streifte und verletzte. Das Vorbringen des Verletzten, der Fahrer hätte ihn links überholen müssen, anstatt ihm nach rechts auszuweichen, wurde als nicht stichhaltig erklärt. Die Bestimmung des Konkordates, daß die Führer von Motorfahrzeugen immer links vorfahren sollen (Art. 42), bezöge sich nur auf das Vorfahren an anderen Fahrzeugen, nicht aber auf das Überholen von Fußgängern; sonst würde man zu den unsinnigsten Konsequenzen kommen. Der Unfall wurde ganz dem Fußgänger zur Last gelegt, weil er die Straße zu spät überqueren wollte.

Dem Urteil wird beigeprägt werden können. Solange keine Vorschrift besteht, daß ein Fußgänger auf der Landstraße rechts gehen muß, kann der Fahrer ihn auch nicht durch Signale auf die rechte Seite (behufs Ermöglichung seines eigenen Vorfahrens) herüberleiten. Er könnte dann theoretisch überhaupt nie vorfahren.

Zu einem anderen Abmaß von Schuld und Mitschuld kam das BundGer. in einer Entsch. v. 18. Febr. 1928. Ein Kraftfahrer wurde durch Umstände, deren zwingende Natur an sich anerkannt wurde (Trambahnwagen und wartende Menschen) veranlaßt, vorübergehend die linke Seite der Fahrbahn zu benutzen. Ein von einer Seitenstraße kommender Radfahrer fuhr in diesem Augenblick in die gleiche Straße von links (i. S. des Kraftwagenfahrers) herein und dann richtig rechts weiter. Er stieß mit dem eben links befindlichen Wagen zusammen und wurde getötet. Entgegen dem Urteil der Vorinstanz, daß beide Beteiligte in gleichem Grade für verantwortlich erklärt hatte, erachtete das BundGer. die Verletzung des Wagenführers als die größere. (Celui qui, pour un motif ou un autre, emprunte la voie normalement réservée aux autres usagers de la route, porte la responsabilité principale des accidents.) Der Kraftwagenfahrer, der anormalerweise, wenn

auch eben gezwungen, links fuhr, hätte besonders vorsichtig fahren sollen. Andererseits gab die Unvorsichtigkeit des Radfahrers, der beim Einbiegen von der Neben- in die Hauptstraße mehr hätte Obacht geben sollen, dem Verichte Anlaß, nach Art. 44 Obligationenrecht („haben Umstände, für die der Geschädigte einsehen muß, auf die Entstehung des Schadens eingewirkt, so kann der Richter die Erjaspflicht ermäßigen“) dem Kraftfahrer nicht alle Folgen des Unfalls aufzubürden. Ebenfalls zu einer Teilung der Verantwortlichkeit kam das BundGer. in einem Falle, bei dem sich der Lenker eines Pferdebuswerks aus nicht ganz aufgeklärten Gründen einem Kraftwagen in den Weg gestellt hatte, dieser aber entgegen der Vorschrift in Art. 34 des Konkordates („der Führer hat den Lauf zu verlangsamen oder nötigenfalls sofort anzuhalten, wenn das Fahrzeug Anlaß zu einem Verkehrsemuniz oder Unfall bieten könnte“) weitergefahren war und den Knöchel überfahren hatte. Das Verschulden des letzteren wurde auf 75% gewertet, da er sinnlos dem Wagen in den Weg getreten sei.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist ein Urteil des BundGer., daß sich mit der Frage der Haftung bei Gefälligkeitfahrten befaßt. Der Fahrer war mit Frau und zwei weiteren Eingeladenen am Ferkapaz tödlich verunglückt. Die Witwe und Kinder des einen verunglückten Fahrgastes klagten gegen die Hinterbliebenen des Fahrers auf Entschädigung. Als Ursache der Katastrophe kam eine falsche Bedienung des Wagens durch den Fahrer in Betracht, und das Schicksal der Klage hing davon ab, ob darin eine Fahrlässigkeit, d. h. eine zum Schadenersatz verpflichtende rechtswidrige Handlung liege. Das BundGer. bejahte diese Frage. Wenn auch nicht in jedem beim Fahren begangenen Fehler eine Fahrlässigkeit liege, so wurde doch hier ein Verschulden des Fahrers angenommen, der entgegen den Vorschriften der Art. 33 und 34 des Konkordates die Geschwindigkeit des Wagens nicht mehr beherrschte und den Wagen in der gefährlichen Lage nicht anhält. (Der Fahrer war bei nicht richtigem Nehmen einer Kurve an deren Außenseite über einen Abgrund geraten, und fuhr dann durch eine Verkettung ungeeigneter Maßnahmen über den Straßenbord hinaus.) Der Schadenersatz wurde jedoch auf die Hälfte der geforderten Summe begrenzt, da auch die Kinder der Partei des Befl. durch den Unfall wirtschaftlich schwer gelitten hätten, ferner bei der Gefälligkeitfahrt die Eingeladenen innewein das Risiko für die gewöhnlichen, dem Straßenverkehr innewohnenden Gefahren auf sich genommen hätten, der etwas ermüdete Fahrer auf Drängen der Mitfahrenden sich eine vielleicht nötige längere Rast verweigert habe und sein Verschulden kein sehr schweres sei.

Das Urteil läßt erkennen, daß nach der schweizerischen Rechtsauffassung bei Gefälligkeitfahrten der Fahrer auch für gewöhnliches Verschulden, nicht nur für schweres wie im französischen Recht, haftet.

Ein anderes Urteil des BundGer. gab zu einer Kritik in der Tagespresse Anlaß. Ein Kraftwagen fuhr richtigerweise rechts, ein Motorfahrer ihm auf der falschen Seite, seiner, des Motorfahrers, links, ihm entgegen. Um ihm auszuweichen, lenkte der Kraftwagenfahrer nach links, der Motorfahrer aber in diesem Augenblick nach rechts, so daß ein Zusammenstoß erfolgte, bei dem der Motorfahrer getötet wurde. Das BundGer. nahm eine größere Schuld des Kraftwagenfahrers an, der unbedingt rechts hätte bleiben müssen (Art. 42 des Konkordates). Dieser Grundsatz, meint die Tagespresse, lasse sich dann nicht verfechten, wenn ein leichter Kraftwagen rechts fahre und ein schwerer Lastkraftwagen, falsch, links. Der Selbsterhaltungstrieb berechigne den Fahrer des leichten Wagens, zu seiner Rettung nach links auszuweichen.

Anlässlich eines Versicherungsfalles — eine Gesellschaft berief sich auf eine Klausel des Haftpflichtversicherungsvertrages, derzufolge sie bei grober Fahrlässigkeit des Fahrers ihre Versicherungspflicht ablehnen könne — erläuterte das BundGer. mit Urteil v. 11. Okt. 1928 den Begriff der groben Fahrlässigkeit dahin, daß eine solche immer vorliege, „wenn unter Verletzung der elementarsten Vorsichtgebote dasjenige nicht beachtet wird, was jedem verständigen Menschen in gleicher Lage und unter gleichen Umständen hätte einleuchten müssen“. Hierbei wurde mit Recht die Anschauung der Vorinstanz, daß eine grobe Fahrlässigkeit deswegen nicht vorliege, weil es sich um einen „typischen Unfall“ gehandelt habe, wie er sich immer wieder abspiele, verworfen. Das BundGer. sagt sehr richtig, das Maß der bei einem Unfall an den Tag gelegten Fahrlässigkeit könne sich nicht danach bestimmen, wie oft sich solche Unfälle ereignen.

Das eingangs erwähnte Bundesstrafrecht stellt die Gefährdung einer Eisenbahn dann unter Strafe, wenn die Gefährdung eine erhebliche war. Zwei Urteile des BundGer. v. 26. Nov. 1928 sprechen sich dahin aus, daß die Frage, ob eine Gefahr „erheblich“ sei, sich nicht nach dem Grade der Wahrchein-

lichkeit eines Schadenseintritts bestimme, sondern nach der Größe des bei voller Gefährsverwirklichung eintretenden Schadens (Motorschaden, die Eisenbahnstrahlen durchbrochen hatten, blieben vor den Zugsgleisen liegen). Entscheidend ist also die Frage der Möglichkeit des Eintritts einer erheblichen Gefährdung. Schließlich soll noch auf ein 1928 ergangenes, in der Tagespresse angegriffenes Urteil der staatsrechtlichen Abteilung des BundGer. hingewiesen werden, das kantonale Bestimmungen geschützt hatte, welche die Bestrafung der vor sog. Autofallen Warnenden ermöglichen sollten. Die betreffenden Rechtsausführungen bauen sich auf rein kantonalen Polizeivorschriften auf, so daß sie die Allgemeinheit nicht interessieren. Da sich aber das BundGer. schon mit Urteil v. 26. Mai 1926 ähnlich geäußert hatte, soll auf diese Tendenz des obersten schweizerischen Gerichts hier hingewiesen werden.

Gehheimrat E. E. Schmid, Bern.

c) England.

Bei der grundsätzlich verschiedenen Struktur des englischen und deutschen Rechts ist es nicht leicht, eine Übersicht über die Stellungnahme der englischen Gerichte zu den Fragen des Kraftfahrzeugrechts zu geben.

Wenngleich das Kraftfahrzeugrecht eines der wenigen Gebiete ist, das in England statutorisch geregelt ist, so beruht doch der für das praktische Leben wichtigste Ausschnitt des Kraftfahrzeugrechts — die Fahrregeln — noch auf dem Gewohnheitsrecht der Fuhrleute. Es mutet für deutsche Begriffe merkwürdig an, wenn man über die Frage der Verkehrshinderung bei der Aufnahme von Fahrgästen durch ein Kraftfahrzeug auf eine Entsch. aus dem Jahre 1812 zurückgreift (R. v. Croft, 1812, 3 Camp. 224) oder für das Gebot, beim Scheuen von Tieren langsam zu fahren — in Deutschland § 20 KraftfVerkV. —, sich auf ein Präjudiz vom Jahre 1861 beruft (Watkins v. Reddin, 1861, 2 F & F 629).

Die zivilrechtliche Haftung des Kraftfahrers gründet sich in England allein auf das Verschuldensprinzip. Die Gefährdungshaftung ist in das englische Recht weniger stark eingedrungen als in die Rechte des Kontinents. Man kennt sie heute nur auf dem Gebiet des Luftrechts (Air Navigation Act 1920) und im Arbeitsrecht (Workmen's Compensation Act 1906; vgl. Geldart, Elements of English Law, S. 209).

Die Haftung kann auf Vertrag oder Delikt beruhen. Die Vertragshaftung entspringt dem Beförderungsvertrag. Hier ist zu unterscheiden zwischen der Beförderung von Gütern und von Personen. Der Beförderer von Gütern (Common Carrier), worunter jeder fällt, der für einen unbeschränkten Personenkreis Beförderungsdienste leistet, haftet für die unverkehrte Beförderung und Ablieferung des Gutes, ausgenommen bei höherer Gewalt oder inneren Fehlern. Er hat gleichzeitig dafür einzustehen, daß das verwendete Fahrzeug sicher ist (Readhead v. Midland Railway Co., 1869, L. R. 4 Q B 379). Die Haftung kann vertraglich beschränkt werden, jedoch muß dieses zur ausdrücklichen Kenntnis des Vertragskontrahenten gebracht sein. Bei öffentlichen Bekanntmachungen (public notices) über Haftungsbeschränkungen kann sich der Beförderer von der Haftung für grobe Fahrlässigkeit nicht befreien. Doch kann auch diese Haftung durch besonderen Vertrag ausgeschlossen werden (Williams v. Midland Railway Co., 1908, 1 K B 252; Kofin & Turpentine Co. v. B. Jacob & Sons, Ltd., 1909, 101 L T 56).

Bei Beförderung von Personen ist durch die bekannte Entsch. Readhead v. Midland Railway Co (s. oben), ausdrücklich festgestellt, daß seit alters her eine scharfe Unterscheidung zwischen der Beförderung von Gütern und von Personen bestanden habe, und daß Beförderer von Personen nur haftbar seien, wenn sie keine ordnungsmäßige Sorge getragen haben, die Inassen sicher zu befördern. Der Begriff der ordnungsmäßigen Sorge umschließt auch das Vorhandensein von hinreichender Geschicklichkeit und der Beobachtung von Vorsicht. So ist der Beförderer haftbar, wenn ein Schaden durch den mangelnden Zustand des Fahrzeuges, der zu erkennen war, entsteht (Brenner v. Williams, 1824, 1 C. u. P. 414), während er umgekehrt, wenn es sich um einen verborgenen Mangel handelt, frei ist. Auch hier kann die Haftung durch besonderen Vertrag beschränkt werden. Doch nimmt nach ständiger Rpr. der Fahrgast die gewöhnlichen Gefahren, die dem Beförderungsmittel seiner Natur nach eignen in Kauf (Wing v. London General Omnibus Co., Ltd., 1909, 2 K B at p. 667).

Die Haftung aus Delikt gründet sich auf das Law of negligence. Fahrlässigkeit (negligence) ist Vernachlässigung der gesetzlichen Pflicht, Vorsicht zu üben. Der Kl. hat zur Begründung der Klage die Fahrlässigkeit des Bekl. und den ursächlichen Zusammenhang zu dem entstandenen Schaden darzutun (Cotton v. Wood 8 C B NS 568, 29 L J CP 333). Der Einwand mitwirkenden Verschuldens (contributory negligence) kann auch einen begründeten Anspruch zu Fall bringen, worüber die beiden „leading cases“, Butterfield v. Swire, 1809, 11 East 60, 10 RR 433 und Davies v. Mann, 1842, 10 M & W 546, 12 L J Ex. 10, Grundsätze aufstellen.

Der Eigentümer haftet nach dem Rechtsatz „qui facit per alium, facit per se“ für seine Angestellten, soweit sie im Rahmen der übertragenen Verrichtungen handeln (Barnick v. English Joint Stock Bank, LR 2 Ex. 259; Irwin v. Waterloo Taxi Cab Co., Ltd., 1912, 3 K B 588). Die Beweislast dafür obliegt dem Kl. (Rickett v. Tilling, 1913, 30 TLR 132).

Ein Gebot des Linksfahrens in dem strikten Sinne, wie in Deutschland das Rechtsfahren durch § 21 KraftfVerkV. vorgeschrieben ist, kennt man in England nicht. Hier hat man sich bei einer Entsch. Lord Kenyon's aus dem Jahre 1799 beruhigt (Cruden v. Bentham, 1799, 2 Esp. 685), daß zwar das Linksfahren bei Nacht und auf engen Wegen zu beobachten sei, daß aber dort, wo der Weg genügend breit und ungefährlich sei, die Fahrbahn nach Belieben benutzt werden kann. Derselbe Gedanke kehrt in einer neueren Entsch. (Wallace v. Bergius, 1915, S C 205) wieder, wo es heißt: „Auf einer überörtlichen StraÙe besteht kein Grund, weshalb der Führer nicht denjenigen Teil der StraÙe benutzen sollte, der ihm am besten paßt.“

Die Rücksicht auf Fußgänger, an die das RW. in ständiger Rpr. sehr strenge Anforderungen stellt (RW. v. 6. Dez. 1926: JW. 1927, 769; v. 17. Mai 1927: VerkRdsch. 1927, 504; v. 12. Jan. 1928: JW. 1928, 797) wird auch in England hochgepannt. Nach einer viel zitierten Entsch. Lord Denmans (Boß v. Kitton, 1832, 5 Car & P. 407, 409) haben alle Personen, gebrechliche sowohl wie andere, ein Recht auf dem Wege zu gehen und können die Ausübung gehöriger Rücksicht von seiten aller Personen, die Fahrzeuge lenken, erwarten. Und Justice Macnaghten hat dies noch jüngst in einem Falle (Morning Post Law Report v. 8. Juni 1929) dahin zugefügt, daß sogar „eine Person, die auf dem Wege ein Buch liest, den Kraftfahrer nicht berechtigt, sie zu überfahren, ja im Gegenteil, dem Führer eine besonders hohe Sorgfaltsverpflichtung auferlegt“.

Das Vorfahrtrecht beruht allein auf gewohnheitsrechtlichen Anschauungen und steht, wie in Deutschland, grundsätzlich den auf der Hauptverkehrsstraße sich bewegenden Fahrzeugen zu. „A greater degree of care is necessary when approaching a bye-road“ (Mc. Andrew v. Tizzard, 1909, S C 11 F 78). Jedoch ist das Vorfahrtrecht genau wie nach deutscher Rpr. kein absolutes Recht (RW. v. 12. Mai 1925: GoldbArch. 70, 42; v. 22. Juni 1928: R. d. R. 1928, 280), sondern verpflichtet auch denjenigen, der es besitzt, zur Beobachtung von Sorgfalt (Campbell v. Train, 1910, S C 556; Robertson v. Wilson, 1912, S C 1276). Diese erwähnten Entsch., die in Schottland gefällt sind, gelten auch für England (Romer: The Metropolitan Traffic Manual 1922, 82).

Das Stehenlassen von Fahrzeugen auf der StraÙe ist nach Gewohnheitsrecht erlaubt, falls es nicht eine Verkehrshinderung hervorruft, was unter die Rechtsfigur der „Obstruktion“ fällt (Macfarlane v. Colan, 1908, S C 10 F 56). Nach Art. 78 Highway Act 1835 ist es außerdem ein Vergehen, ein Fahrzeug dertart auf dem Wege zu verlassen, daß es den Verkehr stört.

RA. Dr. R. Volkmann, Düsseldorf.

d) Österreich.

Das österr. Kraftfahrzeugrecht gründet sich in der Hauptsache auf das Ges. v. 9. Aug. 1908 (RGBl. 162) über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen; eine teilweise Abänderung brachte die Novelle 1922 (RGBl. 300), die die Haftung der Berufslenker auf die Grundlage des Verschuldensprinzips stellte und damit diesen Personen — die früher ebenso wie die Betriebsunternehmer¹⁾ der Erfolgshaftung unterworfen waren — gewisse Erleichterungen verschaffte. In einzelnen Gesetzen und Verordnungen werden ferner die Rechtsverhältnisse des Kraftfahrzeugverkehrs einer näheren Regelung unterzogen; wir werden im Verlaufe der Abhandlung noch darauf zurückkommen. Angesichts des Alters der meisten gesetzlichen Bestimmungen erwächst der Rpr. die bedeutame Aufgabe, dem Gesetzesinhalt eine den neuerzeitlichen Anforderungen entsprechende Ausgestaltung zu geben; ob sie sich ihrer gerade immer glücklich entledigt hat, soll hier keiner generellen Untersuchung unterzogen werden.

Begreiflicherweise bietet die Bestimmung der grundlegenden Begriffe besondere Schwierigkeiten; die Rpr. scheint in dieser Hinsicht auch eine gewisse Zurückhaltung zu üben. Dabei kann man die Beobachtung machen, daß in strafgerichtlichen Erkenntnissen regelmäßig mit größerer Unbefangenheit an Begriffsbestimmungen herangegangen wird als in zivilgerichtlichen Entscheidungen. Schon die Erörterung des Begriffes „Kraftfahrzeug“ ist ein Beispiel dafür; wir konnten in zivilgerichtlichen Erkenntnissen keine Anhaltspunkte finden, aus denen generelle Begriffsmerkmale zu ersehen wären. Wohl aber stellt eine strafgerichtliche Entsch. — nicht

¹⁾ Betriebsunternehmer (im weiteren Sinne) bedeutet nach österr. Rechte dasselbe wie im reichsdeutschen Rechte der Ausdruck „Halter“.

einmal ganz im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen — fest, daß Kraftfahrzeuge alle jene Fahrzeuge seien, bei denen eine elementare Kraft durch komplizierte, äußerst empfindliche maschinelle Einrichtungen dem Fahren mit einer bedeutenden Geschwindigkeit dienstbar gemacht wird. Diese Auslegung bedarf für das Gebiet des Kraftf. insofern einer Einschränkung, als der besonders geregelten Haftpflicht nur die nicht an Schienen gebundenen Straßenfahrzeuge unterworfen sind. Zutreffend eine Entsch., die betont, daß es sich bei Kraftfahrzeugen um Einzelsachen und nicht um Sachgesamtheiten handle; in folgerichtiger Durchführung dieses Grundsatzes wird ferner erklärt, daß das Pfandrecht an Kraftfahrzeugen nur durch körperliche Übergabe (§ 451 BGB.), nicht aber durch bloße Übergabe des Typenscheines erworben werden kann.

Vorsichtige Erörterung findet ferner der Betriebsbegriff; ein Kraftfahrzeug — so heißt es in einem Erkenntnis aus dem Jahre 1919 — sei im Betrieb, wenn es geht oder wenn die ihm eigentümliche Kraft arbeitet. Aus diesen allgemeinen Bemerkungen leitet die eben angeführte Entsch. zutreffend ab, daß bei einem stillstehenden Kraftfahrzeug mit ausgeschaltetem Motor von „Betrieb“ nicht gesprochen werden könne und daher die Ersatzansprüche aus den bei der Umladung eines solchen Kraftfahrzeuges entstandenen Schäden nicht nach den Bestimmungen des Kraftf., sondern nach allgemeinem bürgerlichen Rechte zu beurteilen seien.

Hat sich ein Unfall im Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Betriebe ergeben, so haften alle Haftpflichtigen dem Beschädigten Dritten zur ungeteilten Hand, und es kann sich kein beteiligter Haftpflichtiger dem Beschädigten gegenüber auf das Verschulden eines anderen beteiligten Haftpflichtigen berufen; der Begriff des Zusammentreffens von haftpflichtigen Betrieben ist nicht auf einen körperlichen Zusammenstoß zweier oder mehrerer Kraftfahrzeuge einzuschränken, sondern umschließt auch jene Fälle, in denen ein haftpflichtiges Fahrzeug auf den Betrieb eines anderen auch nur mittelbar eingewirkt hat (z. B. wenn die grellen Lichter eines Kraftwagens den Fahrer eines anderen Kraftfahrzeuges beeinträchtigt haben).

Bei der Auslegung des Begriffes „unabwendbarer Zufall“ — dessen Identifizierung mit „höherer Gewalt“ heute kaum mehr bestritten werden dürfte — macht sich die neuere Rpr. die Grundsätze der relativen Theorie zu eigen; ausdrücklich wird die Notwendigkeit eines von außen kommenden Ereignisses betont und werden demnach die innerhalb des Betriebskreises entstehenden Ereignisse von vornherein ausgeschlossen. Kann nun das außergewöhnliche Ereignis bei aller gebotenen Vorsicht und trotz allen den Betriebsverhältnissen entsprechenden Vorkehrungen im konkreten Falle nicht abgewendet werden, so liegt der Haftbefreiungsgrund des unabwendbaren Zufalles vor²⁾.

Dem Kreise der haftpflichtigen Personen entsprechend zeigt das Kraftf. ein gemischtes Haftungssystem; der Gefährdungshaftung von Betriebsunternehmern und nichtberufsmäßigen Lenkern steht die auf dem Verschuldensprinzip aufgebaute Haftung der Berufslenker gegenüber. Betriebsunternehmer ist zunächst der Eigentümer oder jeder Miteigentümer des Kraftfahrzeuges, dann aber auch diejenige Person, welche an Stelle des Eigentümers die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt. Der Eigentümer vor allem haftet auch für das Verschulden jener Personen, deren er sich beim Betriebe des Kraftfahrzeuges bedient; es kommt nicht darauf an, ob er bei der Auswahl dieser Personen — insbes. des Lenkers — mit der nötigen Sorgfalt vorgegangen ist (§ 8 Kraftf.). In ständiger Spruchpraxis wird ferner die Fortdauer der Eigentümerhaftung bei Schwarzfahrten der Angestellten bejaht. Derselbe Grundsatze findet Anwendung bei Beantwortung der Frage, ob die Haftung des Eigentümers dann aufgehoben werde, wenn ein Dritter mit Einwilligung des beim Eigentümer bediensteten Lenkers eine Ausfahrt unternommen und dabei Schaden angerichtet hat.

Wird die Verfügung über das Kraftfahrzeug vom Eigentümer an eine andere Person durch Rechtsgeschäft übertragen, so haftet diese an Stelle des Eigentümers für die durch den Betrieb verursachten Schädigungen. Daher geht z. B. bei Übergabe des Kraftfahrzeuges an eine Reparaturwerkstätte die Haftung vom Eigentümer auf den Unternehmer dieser Werkstätte über; dieser erscheint dann auch für jene Unfälle haftpflichtig, die ein mit der Reparatur betrauter Arbeiter gelegentlich einer Probefahrt verursacht hat. War das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses infolge eines rechtswidrigen Vorganges (dazu zählt aber nicht eine Schwarzfahrt) der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen, so haftet an Stelle dieser Personen derjenige, der diese Verfügung ausübt.

Der Berufslenker³⁾ ist der Verschuldenshaftung unterworfen; damit wird eine Annäherung an die Schadenserfolgungsgrundsätze des

BGB. erreicht. Doch besteht ein wesentlicher Unterschied darin, daß nicht — wie nach BGB. — der Ersatzberechtigte ein Verschulden des Lenkers nachzuweisen, sondern der Lenker den Mangel jeglichen Verschuldens darzulegen hat. In der Aufbürdung der Vorsichten, die ein Lenker bei Führung eines Kraftfahrzeuges anzuwenden hat, geht die Rpr. nun sehr weit, und es darf vielleicht hier gesagt werden, daß die Entsch. auf diesem Gebiete — wo es sich mehr um die Erörterung von Tatsachen und weniger um die Beantwortung von Rechtsfragen handelt — zuweisen eine etwas lebensfremde Einstellung zeigt.

Der Umfang der Haftung wird durch das Kraftf. bestimmt; das Ausmaß der Ersatzleistung dagegen durch das BGB. (§§ 1323 ff.). Abweichend vom reichsdeutschen Rechte bestehen keine Höchstgrenzen der Ersatzleistung. Bei Tötung steht den Hinterbliebenen ein umfangreicher Ersatzanspruch zu (Auslagen, Unterhaltsrente). Doch darf der Unfall nicht zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Hinterbliebenen ausgenutzt werden. Bei Körperverletzung hat der Verletzte Anspruch auf Erstattung der Heilungskosten, des Verdienstentganges und eines angemessenen Schmerzensgeldes; bei Verletzung des Schmerzensgeldes sind neben unmittelbar verursachten Schmerzen auch schwere Erschütterungen des Nervensystems zu berücksichtigen. Alle diese Ansprüche setzen eine vorsätzliche oder grobfahrlässige Handlung des Haftpflichtigen nicht voraus. Doch tritt bei Ansprüchen aus Sachbeschädigung eine Abstufung der Ersatzleistungen nach dem Grade des Verschuldens ein.

Der Eintritt gewisser Tatsachen kann die grundsätzlich bestehende Haftung vernichten (Haftbefreiungsgründe) oder aber es kann die strengere Haftpflicht nach dem Kraftf. von vornherein für bestimmte Fälle ausgeschlossen sein (Haftauschließungsgründe). Haftbefreiend wirkt zunächst unabwendbarer Zufall; daneben kommen als Haftbefreiungsgründe das Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten in Betracht. Als Dritter kann nur derjenige angesehen werden, der an dem Betriebe des Kraftfahrzeuges unbeteiligt und nicht selbst haftpflichtig ist⁴⁾. Durch das Verschulden eines Dritten wird der Lenker von der Haftung aber dann nicht befreit, wenn das schädigende Ereignis teilweise auf die Eigenart des Kraftfahrzeuges oder auf vorchriftswidrige oder unsachgemäße Führung des Fahrzeuges zurückzuführen ist. Verschulden setzt immer Zurechnungsfähigkeit voraus.

Der Eintritt eines Haftauschließungsgrundes bewirkt, daß die Haftung nun nicht nach den Bestimmungen des Kraftf., sondern nach BGB. beurteilt wird. Die besonderen Bestimmungen des Kraftf. finden keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Haftpflichtigen oder ihrer Sachen, wenn sich die Schädigung aus einem und demselben Ereignis ergibt. Die besondere Haftpflicht entfällt ferner, wenn Personen oder Sachen mit einem Kraftfahrzeug befördert werden und Schaden leiden; dieser Grundsatz erfährt jedoch verschiedene Durchbrechungen; so bleibt die Haftung nach dem Kraftf. bestehen, wenn die Beförderung im gewerbmäßigen Personen- oder Sachentransport, gegen Entgelt oder in Diensten oder Aufträgen einer haftpflichtigen Person erfolgte.

Der Anspruch des Beschädigten auf Schadenersatz erlischt vor Ablauf der Verjährungsfrist, wenn der Ersatzberechtigte innerhalb bestimmter Frist die Anzeige des Unfalles an den Haftpflichtigen unterläßt. In ständiger Spruchpraxis wird betont, daß die sechsmonatige Verjährungsfrist nur für die strenge Haftung des Kraftf. Geltung besitzt, daß hingegen die in § 8 Kraftf. vorgesehene Haftpflicht (erweiterte Haftung nach den Grundsätzen des BGB.) der in § 1489 BGB. geregelten dreijährigen Verjährungszeit unterliegt.

Als Sicherungsmaßnahme sieht § 11 Kraftf. vor, daß die in Ausübung ihres vertragsmäßigen Dienstes beim Betriebe von Kraftfahrzeugen verwendeten Personen nach Maßgabe der Bestimmungen des ArbUnfVersG. (Ges. v. 28. Dez. 1887, RGBl. 1888, 1; neu kundgemacht mit WD. v. 9. März 1929, RGBl. 150) zwangsversichert sind. Auch Unternehmungen, die an sich der Versicherungspflicht nicht unterliegen, werden durch die Verwendung von Kraftfahrzeugen zu versicherungspflichtigen Betrieben; so etwa eine Verkaufsniederlage, der durch ein Motorrad die Erzeugnisse eines Fabrikbetriebes zugeführt werden oder ein Holzhandelsunternehmen, das seinen Geschäftsführern einen Kraftwagen für dienstliche Reisen zur Verfügung stellt.

In prozessualer Hinsicht mag darauf verwiesen werden, daß der in § 9 Kraftf. vorgesehene Wahlgerichtsstand (Gericht des Wohnortes des Bekl. oder jenes Gericht, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattgefunden hat) nicht allein bei Ansprüchen nach dem Kraftf., sondern auch bei solchen nach dem BGB. in Anspruch genommen werden kann.

Die Bestenuerung der Kraftfahrzeuge erfolgt nach den Bestimmungen der einzelnen Landesgesetze. Die sicherheitspolizei-

²⁾ Entsch. v. 21. Juni 1921: Zentralblatt f. d. jur. Praxis (ZBl.) 1921, 525 ff.; Entsch. v. 13. Dez. 1928: DRZ. 1929, 51.

³⁾ Das Dienstverhältnis der Privatkraftwagenfahrer wurde durch Ges. v. 20. Dez. 1928: BGBl. 359, geregelt.

⁴⁾ Entsch. v. 11. Jan. 1922: ZBl. 1922, 610 f.; Entsch. v. 30. Mai 1928: ZBl. 1928, 1017.

lichen Bestimmungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sind in der RD. v. 28. April 1910 (RWB. 81) enthalten.

Mitblickend ergibt sich, daß von der RPr. auf dem Gebiete des Kraftfahrzeugrechtes viel Einzelarbeit in den letzten Jahren geleistet wurde; und wenn man ihr auch vielleicht manchmal den

Vorwurf allzu konservativer Einstellung nicht ersparen kann, so muß man andererseits doch anerkennen, daß sich in den getroffenen Entsch. im allgemeineren Bild und Verständnis für die Bedürfnisse des neuzeitlichen Verkehrslebens offenbaren.

PrivDoz. Dr. Haemmerle, Junsbruck.

Schrifttum.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatausflugsbahnen v. 28. Juli 1892. Unter Berücksichtigung der von dem Ministerium aufgestellten Verwaltungsgrundsätze erläutert von Dr. Georg Hein, MinR. im RWB., und Max Krüger, DRGK. im Preuß. Min. f. Handel u. Gewerbe. 2 Bände. Berlin 1929. Preussische Verlagsanstalt GmbH.

Das KleinBG. v. 28. Juli 1892 ist durch die RWB. v. 11. Aug. 1919, das RGes. betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich v. 30. April 1920 und das RBahnG. v. 30. Aug. 1924 in wesentlichen Punkten geändert worden. Die vorliegende kommentatorische Darstellung des jetzigen Rechtszustandes verfolgt den Zweck, allen denen, die mit Kleinbahnanangelegenheiten befaßt werden, insbes. den von dem Gesetz betroffenen Bahnverwaltungen und Privatausflugsbahnbesitzern sowie den mit der Anwendung des Gesetzes betrauten Verwaltungsbehörden ein Handbuch zu bieten, in dem sämtliche, zur Durchführung des Gesetzes ergangenen Ausführungsordnungen und grundsätzliche Entscheidungen der obersten preuß. Kleinbahnaufsichtsbehörde sowie die das Gesetz abändernden und ergänzenden reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen enthalten und erörtert sind.

In zweckmäßiger Gestaltung des Stoffes ist das Werk in zwei Bände geteilt, von denen der eine die Erläuterungen zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen, und der zweite die wichtigsten, für das Kleinbahnwesen in Betracht kommenden Gesetze und Verwaltungsanordnungen sowie die das privatrechtliche Verhältnis der Kleinbahnen zu der Reichsbahngesellschaft regelnden Vertragsvorschriften der letzteren enthält.

Eine ausführliche Besprechung bleibt vorbehalten! D. S.

Roderich von Kienitz: Staatskunde. Kurzer Abriss des geltenden deutschen Staatsrechts. Aus der Sammlung „Allgemeinwissen für Eisenbahner“. Herausgegeben von P. H. Eishauer, Reichsbahnoberamtmann. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn Berlin.

Das Buch enthält in sehr übersichtlicher und klarer Weise die Grundlagen für die Kenntnis der RWB. und der damit zusammenhängenden Rechtsnormen. Anschließend an die einzelnen Artikel der Verfassung ist alles Wesentliche besprochen, was zu ihrem Verständnis für den Kreis der Leser des Buches erforderlich ist. In entsprechender Weise ist auch eine Übersicht über die Verfassung der deutschen Länder und die Grundzüge der behördlichen Einrichtungen in Reich und Ländern gegeben.

Die „Staatskunde“ ist zunächst für die Unterweisung der Anwärter zum gehobenen mittleren Dienst der Reichsbahn bestimmt. Darüber hinaus eignet sie sich in vorzüglicher Weise zur Unterrichtung weiterer Kreise über die staatsrechtlichen Grundlagen des geltenden Rechtes. Reichsbahndirektor Dr. Sommerger, Berlin.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr. (ZüP.) Vom 23. Oktober 1924. Kommentar von Dr. Otto Voening, Landgerichtsdirektor in Berlin, in Verbindung mit Geheimrat Eduard Schmid, Sekretär des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern. XVII und 568 Seiten. Berlin 1929. Georg Stille. Preis gebunden 16 M.

Seiner in der JW. 1928, 550 besprochenen Ausgabe des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahngüterverkehr (ZüG.) läßt Voening nunmehr einen Komm. zu dessen Seitenstücke, dem ZüP. folgen. Es ist m. W. die erste und bis jetzt einzige ausführliche Bearbeitung des ZüP.; da indessen die materiell-rechtlichen Vorschriften des neuen Übereinkommens mit denen des deutschen Rechts, und zwar auch in der Gestalt, wie es vor Inkrafttreten der EisVerkD. von 1928 bestand, im wesentlichen übereinstimmen, fehlte es nicht an Vorarbeiten, die der Verf. benutzen konnte; ich nenne das ausgezeichnete Kundnagel'sche Buch über die Beförderungsgehalte, auch wird ja in den schon erschienenen Komm. zur EisVerkD. das Recht der Personenbeförderung eingehend behandelt.

Wie nicht anders zu erwarten, kann auch das vorliegende Buch

Loenings die Anerkennung für sich in Anspruch nehmen, daß es ein Erzeugnis gewaltigen Fleißes und bemerkenswerter Sachkenntnis ist.

Die Einleitung gibt einen Überblick über Entstehung, Inhalt und rechtliche Natur des ZüP. sowie über sein Verhältnis zum Landesrecht. Vom Übereinkommen selbst ist nicht bloß der deutsche, sondern auch der franz. Text abgedruckt, was nötig war, da wir es haben über uns ergehen lassen müssen, daß der deutsche Text zu einer (amtlichen) Übersetzung herabgewürdigt worden ist. Überall berücksichtigt die Darstellung in eingehendster Weise das Recht des Auslands und die Judikatur der ausländischen Gerichte.

Aus den Einzelheiten sei folgendes bemerkt:

In den Anm. zu Art. 1 werden die Unterschiede in den Voraussetzungen für die Anwendbarkeit beider Übereinkommen einander gegenübergestellt, namentlich wird hervorgehoben, daß die Geltung des ZüP. grundsätzlich von dem Vorhandensein direkter Tarife abhängt. Art. 5 gibt Gelegenheit zu einer Erörterung über die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reisenden und den Schlafwagengesellschaften und die Verpflichtung des Reisenden, die Fahrkarte auf Verlangen vorzuzeigen und nach Beendigung der Beförderung abzugeben. Bei Art. 6 wird die Rechtsnatur der Fahrkarte gründlich besprochen. Ob die Bemerkungen über das Platzbelegen (Art. 9) nicht die Rechte der Reisenden zu stark einschränken, scheint mir zweifelhaft. Bei Art. 12 tritt Voening m. E. richtigen Auffassung bei, daß die dort geregelten Fahrpreiszuschläge nicht als Vertragsstrafe, sondern als Wirkung einer obligatio ex lege anzusehen sind; ausführlich wird die in Art. 12 gestreifte Verantwortlichkeit für Fahrgeldhinterziehungen u. dgl. besprochen. Zuzustimmen ist ferner der rechtlichen Beurteilung des Handgepäcks bei Art. 15 u. 28. Nicht ohne Interesse sind die Betrachtungen über den Sinn der Worte „accident de train“, übersetzt mit „Zugunfall“, in Art. 28; es wird Voenings Ausführungen darin zuzustimmen sein, daß dieser Begriff mit dem des Betriebsunfalls i. S. unseres HaftpflichtG. gleichbedeutend ist, was zu dem u. U. recht bedeutungsvollen Ergebnisse führt, daß sich die Internationale Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen auf diese Unfälle nicht erstreckt, also die Verwaltung, in deren Betriebe sich der Unfall ereignet, die Entschädigung allein bezahlen muß. An diese Feststellung schließt sich als Anm. 4—8 zu Art. 28 eine fast 40 Seiten umfassende Übersicht über die Haftung der Eisenbahn für Personenunfälle (kraft Gesetzes oder aus dem Beförderungsvertrage), Zugverpätungen u. dgl. Handgepäck u. a. m., Berücksichtigung zahlreicher ausländischer Rechte. Auch die weiteren Artikel über die Verantwortlichkeit der Bahn (Haftungsgemeinschaft, Reisegepäck — bei höherer Gewalt —, von der Beförderung Ausgeschlossenes, Deliktshaftung, Minderwert, falsche Auskunft usw.) erörtern die teilweise ziemlich verwickelten Rechtsfragen in großer Ausführlichkeit. Bei Art. 43 tritt der Verf. mit Recht gewissen überspannten Anforderungen an die Editionsspflicht der Bahn entgegen. Kürzer sind die Erläuterungen zu den in beiden Internationalen Übereinkommen fast gleichlautenden Art. 47 ff.; sie bestehen der Hauptsache nach in Bezugnahmen auf des Verf. Komm. zum ZüG.

Mit vollem Rechte unterzieht Voening (S. 12) das ZüP. einer scharfen Kritik; bekanntlich ist es eine von dem „Sieger“ und seinen Vasallen durchgedrückte Umarbeitung des viel besser gelungenen, vor dem Kriege schon international beratenen deutschen Entwurfs. Da außerdem sein Inhalt wenig an dem bestehenden Zustand ändert und vom Gesichtspunkte des Verkehrs aus die Bedeutung des ZüP. an die des ZüG. nicht entfernt heranreicht, scheint mir der große Aufwand an Scharfsinn und Geschicklichkeit zu dem Werte des Gesetzes nicht im richtigen Verhältnis zu stehen. Vielleicht entschließt sich Voening bei der nächsten Auflage zu durchgreifenden Kürzungen.

Wirkl. Geh. Rat Fritsch, Hannover.

Polizeihauptmann W. Julier: Die polizeiliche Untersuchung von Kraftfahrzeugunfällen. München 1929. J. Schweizer Verlag. 51 S. und 19 S. Bilder und Skizzen. Preis 2,80 M.

Die Vermehrung der Kraftfahrzeugunfälle, nicht nur in der Großstadt, sondern auch auf der Landstraße, bewirkt, daß in immer häufigeren Fällen auch an den kleinstädtischen und ländlichen Polizeibeamten die kriminalistische Untersuchung derartiger Fälle herantritt. Da die rechtliche Klärung von Verkehrsunfällen im Wege eines Zivil- oder Strafprozesses regelmäßig erst nach vielen Monaten er-

folgt, ist der spätere Beurteiler in stärkstem Maße auf sorgfältige Feststellung des Tatbestandes durch diejenigen Personen angewiesen, die zuerst als Organ des Sicherheitsdienstes in einem derartigen Falle tätig waren.

Diese Aufgabe, den Tatbestand sorgfältig festzustellen und für die spätere richterliche Untersuchung ein möglichst lückenloses Bild zu liefern, erfordert die Beachtung einer Reihe von Tatbestandsmomenten, die demjenigen fremd sind, der nicht selbst ein Kraftfahrzeug zu führen versteht.

Der Verf. hat es sich zur Aufgabe gemacht, für eine polizeiliche Untersuchung von Verkehrsunfällen die wichtigsten Fingerzeige zu geben. Seine Darstellung, die in erster Linie für die Ausbildung von Polizeibeamten bestimmt ist, wird durch eine Reihe von Bildern und Skizzen ergänzt.

D. S.

Gaston Bonnefoy: Le Code de la Route expliqué.

Paris 1929. Chiron, Editeur. Brosch. 9 Frs. —

Jacques Amblard: Le Code de la Route. Paris 1929.

Librairie Dalloz. Brosch. 20 Frs. — **Joseph Noulens:**

Le Nouveau Code de la Route. Paris 1929. Cartes

Taride. Brosch. 12 Frs.

Das ständige Anwachsen der franz. Rspr. auf dem Gebiete des Straßenverkehrsrechts, das im Code de la Route v. 31. Dez. 1922 kodifikatorisch geregelt ist, hat die Komm. dazu stark anschwellen lassen. Die zur Zeit am meisten verbreiteten sind die obengenannten, die alle bereits in vermehrter Auflage stehen.

Bonnefoy, dessen Name von seinen Arbeiten über das Luftrecht her bekannt ist, hat die neuere Rspr. zum Straßenverkehrsrecht eingehend verarbeitet. Dankenswert ist eine Zusammenstellung

der Strafen, die bei Verstößen gegen den Code de la Route Anwendung findet. Dieser enthält genau wie die deutsche KraftfVerkVO. keine selbständigen Strafnormen, sondern verweist in Art. 59 auf die in Kraft befindlichen Gesetze und VO., als welche hauptsächlich die Bestimmungen des Code Pénal, Art. 471 ff., aber auch das Gef. v. 30. Mai 1851 in Betracht kommen.

Die Komm. von Amblard und Noulens sind in der Hauptsache praktische Führer. Bei Amblard sind am Schluß die neueren wichtigen Gerichtsentfch. materienweise abgedruckt. Im übrigen gibt er kurze Ausführungen zu den einzelnen Verordnungsvorschriften, ohne sich mit dem Schrifttum und der Rspr. auseinanderzusetzen. Noulens erwähnt überhaupt keine Rspr. Dafür bringt er am Schluß eine Reihe von VO. — über den Straßenverkehr in Paris, über Kraftfahrzeugsteuer und Grenzverkehr —, deren Inhalt von Bedeutung ist.

Die materielrechtlichen Haftungsfragen sind in allen drei Büchern nicht berührt, da ja der Code de la Route entsprechend unserer deutschen KraftfVerkVO. nur die Betriebsvorschriften, Fahrregeln usw. enthält und ein KraftfG. nicht vorhanden ist, sich die Haftung des Kraftfahrers vielmehr aus den allgemeinen Vorschriften des Code Civil (Art. 1382 ff.) herleitet. Hierfür muß man auf die Spezialliteratur zurückgreifen. Zu diesem Zusammenhang möchte ich eine Doktordissertation von Walter Liskner, „Die außervertragliche Haftung für Automobilunfälle im franz. Recht“, Leipzig 1928, erwähnen, worin der Verf. die franz. Literatur und Rspr. zur Kraftfahrerhaftung mit bemerkenswertem Geschick zusammengetragen hat. Wer sich mit franz. Kraftfahrzeugrecht befassen muß, findet hier eine gute Einführung, die vielleicht an Wert noch gewonnen hätte, wenn der Verf. häufiger Parallelen zu der deutschen Regelung gezogen haben würde.

RM. Dr. A. Volkmann, Düsseldorf.

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.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt. — † Anmerkung.]

1. Eisenbahtrecht.

1. § 1 EnteignG. v. 11. Juni 1874; § 42 PrGef. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838. Recht des Staates auf Erwerb der Eisenbahn vom Konzessionärinhaber. Natur dieses Rechts. Nach preuß. Recht ist bei zwangsweiser Eigentumsentziehung durch den Staat der Rechtsweg nur für die Bemessung der Höhe der Entschädigung, dagegen nicht für die Bewirklichung der Enteignung zulässig. Zur Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts ist außer der im Gesetz vorgesehenen Ankündigung eine besondere Übernahmeerklärung erforderlich.

Durch landesherrliche Konzessionsurkunde v. 16. Dez. 1885 wurde der damals gegründeten verklagten Gesellschaft das Recht zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pischpau nach Finsterwalde verliehen. Durch eine weitere landesherrliche Konzessionsurkunde v. 28. Juni 1901 wurde ihr die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Sallgast nach Lauchhammer gestattet. Befl. hat seitdem diese Eisenbahnstrecken betrieben.

Am 26. Aug. 1924 richtete der Reichsverkehrsminister an die Befl. folgendes Schreiben:

„Gemäß § 42 Ziff. 3 Gef. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 kündige ich hiermit an, daß ich beabsichtige, die P.-F.-er Eisenbahn-Gesellschaft zum 1. Sept. 1925 für das Deutsche Reich zu erwerben. Wegen der Feststellung des Kaufpreises und der Übernahmebedingungen, die auf Grund des Gef. v. 3. Nov. 1838 und der Konzessionsurkunden zu berechnen sind, sehe ich den Vorschlägen der Gesellschaft entgegen.“

Auf ein Ersuchen des Reichsverkehrsministers richtete sodann der preuß. Minister für Handel und Gewerbe an den Reichsverkehrsminister folgendes Schreiben v. 10. Sept. 1924, eingegangen am 13. Sept. 1924:

„Das durch die Konzessionsurkunde v. 16. Dez. 1885 und das Gef. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 der preuß. Staatsregierung vorbehaltene Recht, das Eigentum der P.-F.-er Eisenbahn-Gesellschaft mit allem Zubehör zu erwerben, übertrage ich im Namen der preuß. Staatsregierung entsprechend dem von dort gemäß Art. 89 Abs. 2 RVerf. ausgesprochenen Verlangen auf das Reich.“

Nach dem Inkrafttreten des Gef. über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft v. 30. Aug. 1924 übertrug der Reichsverkehrsminister für das Deutsche Reich gemäß § 5 jenes Gesetzes das Recht zum Betriebe der Eisenbahnen der Befl. auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Diese trat in Verhandlungen mit der Befl. wegen der Übernahme ihres Eisenbahnunternehmens, insbes. wegen der Höhe der zu zahlenden Entschädigung. Es fand in Berlin am 18. Dez. 1924 eine mündliche Verhandlung zwischen den Beteiligten statt, an welche sich schriftliche Erörterungen angeschlossen. Eine Einigung kam nicht zustande. Am 1. Febr. 1927 erklärte der Rechtsbeistand der Befl. durch Schreiben an die Reichsbahn-Gesellschaft, daß die rechtliche Wirksamkeit des Ankündigungsschreibens v. 26. Aug. 1924 und der darin enthaltenen Festsetzung des Übernahmetermins auf den 1. Sept. 1925 aus näher angegebenen Gründen bestritten werde.

Mit der am 4. April 1927 eingereichten Klage verfolgt das klagende Deutsche Reich folgende Anträge:

1. festzustellen, daß die Befl. auf Grund des ihr von dem Reichsverkehrsminister unter dem 26. Aug. 1924 übersandten Schreibens zur Übergabe der von ihr betriebenen Privat-Eisenbahn verpflichtet ist, und daß als Übernahmetermin gemäß dem Gef. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838 der 1. Sept. 1925 anzunehmen ist;

2. festzustellen, daß der Entschädigung gemäß § 42 Nr. 4a des vorgenannten Gesetzes der Gesamtbetrag derjenigen Dividenden zugrunde zu legen ist, die für die Geschäftsjahre 1920/21, 1921/22, 1922/23, 1923/24, 1924/25 zur Ausschüttung gelangt sind;

3. festzustellen, daß die Umrechnung der in Papiermark gezahlten Dividendenbeträge der Geschäftsjahre 1920/21,

1921/22, 1922/23 gemäß der Tabelle des AufwG. unter Grundlegung des Tages, an dem die Generalversammlung die Bilanz genehmigt und die Gewinnverteilung beschlossen hat, als Stichtages zu erfolgen hat;

4. hilfsweise: an Stelle des im Klageantrage zu 3 erwähnten Umrechnungsschlüssels zu bestimmen, auf welcher Grundlage die in Papiermark gezahlten Dividenden umzurechnen sind;

5. hilfsweise: die Bekl. zu verurteilen, die von ihr betriebene Eisenbahn dem Kl. zu überlassen, sobald die Bekl. gemäß den vorstehenden Grundrissen entschädigt worden ist.

Die Bekl. hat den Antrag auf Klageabweisung gestellt, dem das VG. entsprach. Der Kl. legte Berufung ein und fügte nunmehr, bei sonstiger Wiederholung seiner Anträge, noch den Hilfsantrag hinzu:

den Klageanträgen mit der Maßgabe stattzugeben, daß als Übernahmetermin der 19. Dez. 1925 festgesetzt wird.

Das RG. wies die Berufung mit der Maßgabe zurück, daß die Klageansprüche zu 1 und 5 wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges abgewiesen werden. Die Rev. hatte keinen Erfolg.

I. Der VerK. verneint die Zulässigkeit des Rechtsweges für die Klageanträge zu 1 und 5. Er erwägt, die damit verfolgten Ansprüche stützten sich auf § 42 PrGef. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. Nov. 1838 (EiG.) i. Verb. m. der — sei es durch Gesetz, sei es durch Vertrag — erfolgten Übertragung der hieraus für den preuß. Staat herzuleitenden Rechte auf das klagende Deutsche Reich. Das dort geordnete gesetzliche Erwerbsrecht des Staates könne als ein besonderes Enteignungsrecht angesehen werden; mithin sei im Anschluß an die Vorschriften der §§ 30 ff. PrGef. über die Enteignung von Grundeigentum v. 11. Juni 1874 und der §§ 36, 37 PrGef. über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen v. 28. Juli 1892 anzunehmen, daß der ordentliche Richter weder zur Entsch. der Frage, ob das Enteignungsrecht gegeben sei und ob die für seine Ausübung getroffenen Gesetzesvorschriften beachtet seien, noch zur Vollziehung der Enteignung berufen sei. Aber auch wenn man in dem staatlichen Erwerbsrecht aus § 42 EiG. eine Art Heimfallrecht oder Zwangskaufrecht sehen wollte, handle es sich doch in jedem Falle um einen Ausfluß der Hoheitsrechte des Staates. Die Ausübung des Rechts sei ein Hoheitsakt des Staates, ebenso wie die Erteilung der Konzession für das Eisenbahnunternehmen. Somit kämen bei den Klageanträgen zu 1 und 5 öffentlich-rechtliche Ansprüche in Betracht, denen der Rechtsweg grundsätzlich verschlossen sei, sofern nicht ein im Gesetze besonders bestimmter Ausnahmefall vorliege. Letzteres treffe hier nicht zu.

Die Rev. bekämpft die Rechtsauffassung des VG. Jedoch ist diese grundsätzlich zu billigen. Insbes. ist der Ansicht beizustimmen, daß bei der Beurteilung der Frage von einem weiteren Begriffe des Enteignungsrechts auszugehen ist, der die im § 1 EnteignG. v. 11. Juni 1874 gesetzte Grenze weit überschreitet. Im § 4 I 11 WR., das zur Zeit der Erlassung des EiG. v. 3. Nov. 1838 und auch noch zu dem für die Beurteilung der Zulässigkeit des Rechtsweges maßgebenden Zeitpunkte der Erlassung des VG. in Geltung stand, war ganz allgemein verordnet:

„Auch der Staat ist jemandem zum Verkaufe seiner Sache zu zwingen nur alsdann berechtigt, wenn es zum Wohle des gemeinen Wesens notwendig ist.“

Nachdem dann in den folgenden Paragraphen eine Reihe von Einzelfällen erörtert sind, wird weiter vorgegeschrieben:

„§ 10. Ob der Fall einer Notwendigkeit des Verkaufs zum gemeinen Wohl vorhanden ist, bleibt der Beurteilung und Entscheidung des Oberhauptes des Staates vorbehalten.“

§ 11. Über die Bestimmung des Preises aber soll dem bisherigen Eigentümer rechtliches Gehör nicht versagt werden.“

Mit Recht bemerkt D. Stölzel (Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preußen, Berlin 1901, S. 262), daß in den angeführten Vorschriften des WR. in großen Zügen ausgesprochen ist, was noch heute Rechtens ist: über die Tatsache der Enteignung ist der Rechtsweg unzulässig, über die zu gewährende Entschädigung ist er zulässig. Daß aber die dem Staate im § 42 EiG. offenbar zur Förderung des gemeinen Wohles beigelegte Befugnis ein Enteignungsrecht im dem weiten Sinne der §§ 4, 10, 11 WR. darstellt, kann mit Zug nicht bezweifelt werden. Der Abs. 1 des § 42 („Dem Staat bleibt vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allen

Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen“) läßt dies mit Deutlichkeit erkennen. Daß hier und auch in den mitgeteilten landrechtlichen Vorschriften Ausdrücke gewählt sind, die auf einen Zwangskauf hindeuten, ist ohne Belang für die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges; um so mehr, als damals das Wort „enteignen“ noch nicht gebräuchlich war. Es kann deshalb unerörtert bleiben, ob man das staatliche Recht aus § 42 EiG. theoretisch als Enteignungsrecht in dem engeren Sinne der neueren Enteignungsgesetze oder als ein besonderes Zwangskaufrecht aufzufassen hat. Entscheidend ist allein der Grundsatz der preuß. Gesetzgebung, daß in allen Fällen zwangsweiser Eigentumsentziehung durch den Staat der ordentliche Rechtsweg nur insoweit eröffnet ist, als es sich um die Bemessung der Entschädigung handelt. Damit stehen die Vorschriften in den §§ 36, 37 WD. wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-, Polizei- und Finanzbehörden v. 26. Dez. 1808 (vgl. Stölzel a. a. O. S. 50 und 395) und in der Kabinettsorder betr. die genauere Beobachtung der Grenzen zwischen landeshoheitlichen und fiskalischen Rechtsverhältnissen v. 4. Dez. 1831 (vgl. Stölzel a. a. O. S. 50 ff. und 416 ff.), auf welche der Vorderrichter hingewiesen hat, vollkommen im Einklang. Bei den Klageanträgen zu 1 und 5 handelt es sich aber nicht um die Höhe der Entschädigung, vielmehr haben diese die Vollziehung der Enteignung (oder des Zwangskaufes) selbst zum Gegenstande, im Wege der Feststellungs- und hilfsweise der Leistungsklage.

Was die Rev. gegen dieses Ergebnis einwendet, ist nicht von durchschlagender Bedeutung. Zunächst stellt sie in den Vordergrund, daß die Ausübung der dem Staate in § 42 EiG. eingeräumten Befugnis einen Widerruf der Konzession darstelle, die der Eisenbahnunternehmung vormem erteilt war, und sucht daraus rechtliche Folgerungen abzuleiten, wobei sie dem VerK. vorwirft, er scheide nicht zwischen dem öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakt (der Entziehung der Konzession) und der privatrechtlichen Wirkung dieses Verwaltungsaktes auf das Unternehmen der Bekl., auch prüfe er nicht, ob und in welcher Weise der öffentlich-rechtliche Verwaltungsakt auf die privatrechtliche Stellung der Bekl. wirke und privatrechtliche Vorgänge zur Durchführung der erstrebten Rechtsänderung erfordere.

Diesem Gedankengang ist nicht zu folgen. Die Entziehung der der Eisenbahnunternehmung erteilten Konzession ist im Texte des § 42 EiG. nicht erwähnt und bildet auch nicht seinen wesentlichen Inhalt. Ein — hier nicht weiter in Frage kommender — Fall der Entziehung (Verwirkung) der erteilten Konzession ist vielmehr in § 47 EiG. geregelt; dort wird als rechtliche Folge keineswegs der Übergang der Bahn in das Eigentum des Staates aufgestellt, sondern deren öffentliche Versteigerung für Rechnung der Gesellschaft. So ist ja auch in sonstigen Fällen der Konzessionsentziehung, beispielsweise nach der GemD., niemals die Rechtsfolge festgesetzt, daß der Staat Eigentümer des konzessionspflichtigen Betriebes werden soll. Es muß daher als schiefe Betrachtungsweise bezeichnet werden, wenn die Rev. den § 42 EiG. so auffassen will, daß darin der Widerruf der Konzession geregelt sei, woraus die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft entspringe, ihr Eigentum dem Staate zu übertragen. Vielmehr ist die Festsetzung dieser dem staatlichen Enteignungsrechte entsprechenden Verpflichtung der hauptsächlich Inhalt des § 42, und die Beendigung der Konzession erweist sich lediglich als eine nebensächliche Begleiterscheinung der Enteignung. Daß nach vollzogener Enteignung die Eisenbahngesellschaft von ihrer Konzession keinen Gebrauch mehr machen kann, ist derart selbstverständlich, daß der Gesetzgeber die Erwähnung dieser mehr tatsächlichen als rechtlichen Folge für unnötig erachtet hat. Es hieße aber dem Gesetze Gewalt antun, wenn man diesen offensichtlichen Zusammenhang von Ursache und Folgeerscheinung in sein Gegenteil umdeuten wollte. Damit erledigen sich diese Beanstandungen der Rev.

Von ihr wird weiterhin der Standpunkt vertreten, der im § 42 EiG. sowie in den Konzessionsurkunden vorgesehene Übergang der zur Unternehmung der Bekl. gehörenden Sachwerte in das Eigentum des Staates sei als die Folge der Ausübung eines Heimfallrechts anzusehen. Die Bezeichnung als Ankaufsrecht und der ganze Aufbau des Gesetzes sowie die Denkweise zur Zeit seiner Entstehung sprächen dafür, daß

der Gesetzgeber von 1838 in erster Linie an einen in den Formen des Privatrechts sich vollziehenden Erwerb des Bahnunternehmens durch den Staat gedacht habe. Deshalb müßten bei der Beurteilung die Vorschriften des EnteigG. v. 11. Juni 1874 und des Kleinbahngesetzes v. 28. Juli 1892, die der VerR. herangezogen habe, ausscheiden. Die Ausübung des Heimfallrechts durch den Staat als öffentlich-rechtlicher Akt unterliege zwar nicht der Nachprüfung des Gerichts, und ebensowenig sei im Rechtsweg zu erörtern, ob die Konzession der Bfll. infolge der „Ankündigungserklärung“ v. 26. Aug. 1924 erloschen sei oder fortbestehe. Aber darauf sei das Klagebegehren nicht gerichtet, vielmehr verlange die Klage die Ausführung der Enteignung, indem sie die Folgen des Heimfalles des Bahnunternehmens durch richterliches Ur. anerkannt und ausgesprochen sehen wolle; diese Folgen, nämlich die Übertragung der Gegenstände und Einrichtungen des Betriebes, seien rein privatrechtliche. Für die Durchführung des Heimfalles des Unternehmens enthalte das EifG. keine Vorschriften, und solche seien auch aus sonstigen Gesetzen nicht zu entnehmen. Also bleibe nur der ordentliche Rechtsweg, um die Vermögensrechte der Gesellschaft zu schützen.

Auch diese Darlegungen können nicht für zutreffend erachtet werden. Der im Zwangswege verfolgbare Erwerb privaten Eigentums durch den Staat gegen vollständige Entschädigung ist Enteignung und nicht Heimfall. Die auch von der Rev. herangezogene Entstehungsgeschichte des PrEifG. (mitgeteilt bei Lohse, zur Auslegung des § 42 EifG., im ArchEisenbW. 1928, 186 ff.) ergibt, daß eine Minderheit des Staatsministeriums, die sich indes schließlich nicht durchzusetzen vermochte, dafür eintrat, neben dem „Ankaufsrechte“ des Staates noch eine Vorschrift in das Gesetz aufzunehmen, die „den unentgeltlichen Anheimfall der Eisenbahnen nach Verlauf von 90 Jahren in das Eigentum des Staates“ aussprach (vgl. Lohse a. a. O. S. 190, 191, 192). Der Gesetzgeber wußte also sehr wohl zwischen dem entgeltlichen Ankaufsrechte und dem unentgeltlichen Heimfall zu unterscheiden. Da der letztere keine Ausnahme in das EifG. gefunden hat, ist davon abzusehen, den Begriff des Heimfallrechtes bei der Auslegung des § 42 EifG. zu verwenden oder gar besondere rechtliche Schlüsse aus einem solchen Begriffe zu ziehen. Durchschlagende Gründe dagegen, die Normen des § 42 dem Rechtsbegriffe der Enteignung (im weiteren Sinne) unterzuordnen, hat die Rev. nicht aufzuzeigen vermocht, um so weniger als sie bei der Kennzeichnung des Klagebegehrens selbst von Enteignung spricht. Deshalb ist es auch nur zu billigen, daß der Vorderrichter auf die Bestimmungen des EnteigG. v. 1874 und des KleinbahnG. v. 1892 hingewiesen hat, die sich auf die Zulassung des Rechtsweges beziehen. Deren unmittelbare Anwendung kommt allerdings nicht in Frage, das BG. hat sie auch nur herangezogen, um die grundsätzliche Einstellung des preussischen Rechts zur Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges darzutun. Wenn die Rev. die Folgen der Enteignung als rein privatrechtliche bezeichnet, so schießt diese Beweisführung weit über das Ziel hinaus. Nicht nur für jede Enteignung i. e. S., sondern auch für sehr viele andere öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, z. B. für Zoll- und Steuerforderungen ließe sich daselbe behaupten, wenn man in jedem Anspruch auf Zahlung einer Geldsumme ein privatrechtliches Gebilde finden wollte. Aber eine derartige äußerliche Betrachtung und Einkleidung wäre durchaus unstatthaft, wie das RG. schon oft grundsätzlich ausgesprochen hat (z. B. RG. 83, 306 f.); 100, 144; WarnRspr. 1913 Nr. 453). Entscheidend ist nur der wahre Inhalt des Klagebegehrens, und in dieser Hinsicht kann hier kein Zweifel darüber bestehen, daß der Hauptantrag zu 1 und der Hilfsantrag zu 5 der Klage auf unmittelbare Durchsetzung des dem Staate durch § 42 EifG. verliehenen Zwangsverstaatlichungsrechts gerichtet sind, das öffentlich-rechtlichen Charakter trägt.

Welche Mittel das Verwaltungsrecht dem Staate zur Durchsetzung jener Ansprüche gibt, ist hier nicht zu entscheiden. Immerhin ist auf Nr. 4c und 4d des § 42 Abs. 2 EifG. hinzuweisen, die den Staat erst nach Durchführung der Auseinandersetzung mit der Gesellschaft entsprechend den Entschädigungsgrundsätzen der Nummern 4a und 4b daselbst berechtigen, die Bahn nebst Inventar und Zubehör in Besitz

zu nehmen. Sollte eine Gesellschaft zu dem danach in Betracht kommenden Zeitpunkt die Einräumung des Besizes verweigern, so würden gegen die Anwendung öffentlich-rechtlichen — polizeilichen — Zwanges wohl keine Bedenken bestehen. Wenn die Rev. bezüglich eines ausreichenden Schutzes der Vermögensrechte der Eisenbahngesellschaft Zweifel äußert, so ist ihr entgegenzuhalten, daß wegen der Bemessung der Entschädigung der ordentliche Rechtsweg der Gesellschaft offensteht, und daß diese in Gemäßheit der angeführten Absätze des § 42 EifG. erst nach der Erledigung eines etwaigen Rechtsstreites über die Entschädigung und nach Empfangnahme der ihr dabei zuerkannten Geldsumme sowie nach Verichtigung ihrer Schulden verpflichtet sein würde, aus ihrem Besitztum zu weichen. Hiernach ist nicht anzunehmen, daß die Verfolgung des Rechtsweges für die Ansprüche auf Übergabe der Eisenbahn eine wesentliche Belange der Beteiligten gefährdende Rechtsunsicherheit hervorrufen könnte.

Die Rev. weist sodann auf den Grundsatz hin, daß der Begriff der bürgerlichen Rechtsstreitigkeit i. S. des § 13 BGB. nach den Anschauungen zu bestimmen ist, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bestanden, und daß hier insbes. auf die zur Zeit des Erlasses des EifG. v. 1838 geltenden Rechtsanschauungen zurückzugreifen sei. Gerade diese Erwägung schlägt aber, wie oben an anderer Stelle schon herabgehoben, zuungunsten des Kl. aus. Der aus den §§ 4, 10, 11 I, 11 WRR., den §§ 35, 36, 37 W. v. 26. Dez. 1808 und der Kabinettorder v. 4. Dez. 1831 sich ergebende Rechtszustand läßt die Unstatthaftigkeit der Verfolgung der hier streitigen Übergabeansprüche im ordentlichen Rechtsweg deutlich hervortreten. Inwiefern die Entstehungsgeschichte des § 42 EifG. eine andere Auffassung zu begründen geeignet sein sollte, ist nicht ersichtlich. Die Heranziehung des einen wesentlich anderen Tatbestand behandelnden Ur. des 5. RivSen. des RG. v. 1. Juli 1912 (RG. 80, 19²) hat das BG. mit zutreffender Begründung abgelehnt.

Die Rev. macht ferner geltend, der Klageantrag zu 1 fordere ein doppeltes, nämlich zunächst die Feststellung der Übergabeverpflichtung der Bfll. und sodann die Feststellung des Übernahmetermins mit dem 1. Sept. 1925. Für den zweiten Teil des Antrages, über den sich der VerR. nicht ausgesprochen habe, sei aber der Rechtsweg in jedem Falle zulässig, denn der Übergabetermin sei die Grundlage für die Bemessung der Entschädigung. Ein solches Auseinanderreißen des Inhalts des Antrages zu 1 erscheint jedoch unstatthaft. Durch dessen Fassung ist der Übernahmetermin mit der behaupteten Übergabeverpflichtung in engsten Zusammenhang gebracht; er wird nur als ein Element der letzteren, nicht aber als maßgebender Gesichtspunkt für die Bemessung der Entschädigung angeführt, von der im Antrage zu 1 nicht die Rede ist. Sonach ist der Inhalt jenes Antrages als ein einheitlicher aufzufassen: Feststellung, daß die Bfll. mit Wirkung seit dem 1. Sept. 1925 verpflichtet sei, die von ihr betriebene Privateisenbahn dem Kl. zu übergeben. Allerdings war gemäß § 42 EifG. der Zeitpunkt der Übernahme von erheblicher Bedeutung für die Bemessung der Entschädigung, welche die Bfll. zu beanspruchen haben würde. Aber in dieser Hinsicht wird die Festsetzung des Termins im Antrage zu 1 nicht gefordert; vielmehr gelangt insofern die nötige zeitliche Begrenzung gemäß § 42 Abs. 2 Nr. 4a EifG. im Antrage zu 2 durch die Bezeichnung der einschlagenden Geschäftsjahre zum Ausdruck.

II. Die Klageanträge zu 2, 3 und 4 haben es mit der Feststellung der Grundätze für die Höhe der Entschädigung zu tun, welche der Bfll. bei Durchführung der Zwangsverstaatlichung gebühren würde. Für sie hat das BG. mit Ausführungen, die durchweg Billigung verdienen, den Rechtsweg zugelassen. Es erachtet aber die hier verfolgten Ansprüche des Kl. für unbegründet und führt dazu aus: Zur Übernahme der Bahn der Bfll. habe es eines besonderen Staatsaktes bedurft, durch den die zunächst nur angekündigte und jederzeit frei widerrufliche Absicht der Übernahme verwirklicht und die Übernahme endgültig ausgesprochen würde. Die Ankündigung v. 26. Aug. 1924, deren Rechtswirksamkeit dahingestellt bleiben könne, enthalte noch nicht die Ausübung des Erwerbsrechtes selbst, sondern bereite sie nur vor. Eine Übernahme

¹) JW. 1914, 211.

²) JW. 1912, 875.

erklärung der dafür zuständigen Staatsbehörde liege aber bisher nicht vor. Entsprechend den für Preußen bestehenden Vorschriften müsse nunmehr für den Kl. ein Beschl. der Reichsregierung gefordert werden; ein solcher sei aber bisher nicht ergangen. Außer dem Schreiben des Reichsverkehrsministers v. 26. Aug. 1924 kämen nur mündliche Erklärungen der Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Betracht, die keinesfalls genügen könnten, selbst wenn sie im Namen des Kl. abgegeben worden seien. Die Bekl. habe auch niemals in bindender Form das Recht des Kl., die Bahn zu einem bestimmten Termin zu übernehmen, anerkannt, möge sie es auch früher nicht bestritten haben. Demnach fehle es an der Grundlage für die vom Kl. begehrten Feststellungen.

Die Rev. vertritt demgegenüber die Ansicht, daß die Erklärung des Reichsverkehrsministers v. 26. Aug. 1924 ausreiche. Der Heimfall des Bahnunternehmens und das Erlöschen der Konzession vollziehe sich kraft Gesetzes infolge der geschehenen Festlegung des Übernahmetermins, und es bedürfe dazu keines weiteren Staatsaktes mehr. Deshalb sei auch weder ein Beschl. des Staatsministeriums noch früher die Genehmigung oder Ermächtigung des Landesherrn erforderlich gewesen. Ebenso wenig sei unter dem jetzigen Recht ein Beschl. der Reichsregierung notwendig, denn die Befugnisse des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten seien auf den Reichsverkehrsminister übergegangen.

Der Auffassung des BG. ist jedoch im Ergebnis beizustimmen. Die Auslegung der Vorschriften des § 42 EißG. in ihrem Zusammenhang ergibt, daß unter der im Abs. 2 Nr. 1 und 2 bezeichneten Forderung der Abtretung des Eigentums der Eisenbahngesellschaft und unter der in Nr. 3 daselbst erwähnten Ankündigung der auf Übernahme der Bahn gerichteten Absicht verschiedene Rechtshandlungen zu verstehen sind. Die Ankündigung einer Absicht und deren Verwirklichung sind offensichtlich zwei verschiedene Dinge, die je eine selbständige Willensbildung und Willenserklärung des Berechtigten erfordern. Nur dann könnte die zweite Erklärung entbehrlich erscheinen, wenn bereits die Ankündigung eine gegenseitige feste Bindung herbeiführen würde. Davon kann jedoch hier nicht die Rede sein. Nichts spricht dafür, daß der Staat, wenn er die im § 42 Abs. 2 Nr. 3 vorgesehene Ankündigung erlassen hat, verpflichtet wäre, nach Ablauf eines Jahres die Zwangsverstaatlichung durchzuführen. Vielmehr nimmt der Vorderrichter mit Recht an, daß die Ankündigung frei widerruflich ist; diese Auffassung vertritt auch die Rev. im Anschluß an das Rechtsgutachten der Prof. Dr. Giese und Dr. Anschütz v. 5./6. Mai 1928, das der Kl. im zweiten Rechtszug vorgelegt hat. In diesem Gutachten ist zutreffend ausgeführt, daß die Ankündigung keineswegs die Rechtsausübung selbst darstellt, sondern lediglich eine notwendige vorbereitende Handlung, eine von mehreren gesetzlichen Voraussetzungen bildet, die sämtlich erfüllt sein müssen, damit das Erwerbsrecht überhaupt ausübbar werde. Für die Notwendigkeit, vom Staate die Abgabe zweier einander zeitlich folgender Erklärungen zu erfordern, sprechen auch noch die verschiedenen Fristbestimmungen in Nr. 1 und 3 des § 42 Abs. 2 EißG. und ihr mögliches Zueinandergreifen. Beispielsweise würde der Staat gegenüber einer Eisenbahngesellschaft, die am 1. April 1850 den Transport eröffnet hat, berechtigt gewesen sein, die Abtretung ihres Eigentums zum 1. April 1880 zu fordern; die Ankündigung seiner Übernahmeabsicht hätte er dann spätestens im März 1879 erlassen müssen und auch erlassen dürfen, während er zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht befugt gewesen wäre, das Abtretungsverlangen zu erklären.

Ist sonach davon auszugehen, daß die Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts (Enteignungsrechts) erst nach der vorangegangenen Ankündigung der Übernahmeabsicht stattfinden kann, so ergibt sich daraus die selbstverständliche Folge, daß dazu eine Erklärung des Staates gehört, die der Eisenbahngesellschaft mit voller Deutlichkeit kundgibt, daß er die Übernahme ihres Eigentums nach Maßgabe des § 42 EißG. insbes. mit allen danach für ihn sich ergebenden Geldverpflichtungen, nunmehr beansprucht. So spricht auch das erwähnte Gutachten von dem „rechtsgeschäftlichen (rechtgestaltenden) Staatsakt der Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts hinsichtlich der zu übernehmenden Eisenbahn“. Einen solchen staatlichen Hoheitsakt hat mithin das BG. mit Recht erfor-

dert. Daß er erfolgt wäre, vermag auch die Rev. nicht darzutun. Die Erklärungen, die bei der Verhandlung v. 18. Dez. 1924 von Vertretern der Reichsbahn-Gesellschaft mündlich abgegeben worden sein sollen, kommen — von sonstigen Bedenken ganz abgesehen — schon deshalb nicht in Frage, weil unmöglich angenommen werden kann, der Reichsverkehrsminister habe damals Auftrag zur Abgabe einer Erklärung erteilt, die er noch im gegenwärtigen Zeitpunkt für unnötig erachtet, und weil man zudem am 18. Dez. 1924 nur über eine Einigung wegen der Höhe der der Bekl. gebührenden Entschädigung verhandelt hat. Derartige Güteverhandlungen hatten aber, wie überaus nahe liegt, vor der endgültigen Erklärung des Abtretungsverlangens stattzufinden, denn offenbar erledigte sich eine solche, wenn man vorher zu einer Verständigung gelangte. Wie anzunehmen, hat sich auch der Gesetzgeber des EißG. v. 1888 die Regelung im Abs. 2 Nr. 3 des § 42 so vorgestellt, daß innerhalb der vorgesehenen Jahresfrist das im Gesetzestext selbst erwähnte „gütliche Einvernehmen“ beiderseits anzustreben sein würde.

Welche öffentlich-rechtlichen Vorgänge die Ausübung des Erwerbsrechts gegenüber der Bekl. zur Voraussetzung haben würde, ob insbes., wie das BG. meint, ein Beschl. der Reichsregierung notwendig wäre, kann unerörtert bleiben, da derjenige staatliche Hoheitsakt, der den Klageanträgen zu 2, 3 und 4 als Grundlage dienen könnte, überhaupt nicht vorgenommen worden ist. Ebenso wenig kommt es noch darauf an, ob das Ankündigungsschreiben des Reichsverkehrsministers v. 26. Aug. 1924 der Bekl. gegenüber rechtswirksam war oder nicht. Desgleichen erledigen sich die Ausführungen der Rev. über den Übernahmetermin; sollte der Verkl. bei der Heranziehung des Auftrages von Lohse im ArchEisenbW. 1928 (S. 186 ff.) dessen Darlegungen über die Errechnung des in Nr. 4a des § 42 Abs. 2 EißG. vorgesehenen fünfjährigen Zeitraums mißverstanden haben, so wäre dies ohne Belang, da seine Entsch. hierauf nicht beruht.

Der Verweisung auf das angebliche Anerkenntnis der Bekl. ist entgegenzuhalten, daß ein nicht vorgekommener staatlicher Hoheitsakt niemals durch eine „Anerkennung“ von seiten der Privatperson, gegen die er sich zu richten gehabt hätte, ersetzt werden kann.

(U. v. 9. Juli 1929; 487/28 VII. — Berlin.) [Stu.]

2. § 1 HaftpflichtG. Haftung der Eisenbahn für Unfälle von Kindern auf Schulfahrten. Außergewöhnliche Sicherheitsmaßnahmen sind erforderlich. †)

Der 1914 geborene Kl. zu 2 besuchte die Oberrealschule in D. und benutzte zu diesem Zwecke regelmäßig morgens mit etwa 100 Schülern zusammen den von L. kommenden Eisenbahnzug zur Fahrt von J. nach D. Am Morgen des 17. Juni 1926 wollte er in den einfahrenden Zug steigen, kam zu Fall und geriet mit der rechten Hand unter den Zug, wodurch ihm diese bis zum Handgelenk abgefahren wurde. Der Kl. zu 2 und sein Vater, der Kl. zu 1, fordern Schadensersatz von der beklagten Reichsbahn-Gesellschaft.

BG. und OBG. haben die Klage abgewiesen.

Das BG. erachtet den der Bekl. obliegenden Beweis für geführt, daß der Unfall durch eigenes Verschulden des Verletzten entstanden sei. Es stellt fest, daß dieser bei dem Versuche, auf den fahrenden Zug zu springen, gefallen und verunglückt ist. In dieser Handlungsweise liege eine Verletzung der erforderlichen Sorgfalt und auch zugleich ein Verstoß gegen eine ausdrückliche Bestimmung der EBD. Weiter stellt das BG. fest, daß der Verletzte, der zur Zeit des Unfalles nicht ganz 12 Jahre alt war, für diese Handlungsweise i. S. des § 1 HaftpflichtG. verantwortlich zu machen sei. Im allgemeinen sei von einem 11jährigen, geistig und körperlich nor-

Zu 2. Das Ur. des RG. v. 30. Jan. 1919 (IV 244/18), das einen ähnlich liegenden Fall entschied, erregte großes Aufsehen; hier hatte eine Menge von etwa 400 Personen sich, weil das angekündigte Schauliegen nicht hatte stattfinden können, auf einen Sonderzug gestürzt, der langsam in einen sonst nicht bewachten, hier aber durch viele Beamte gesicherten Bahnhof einrückte; bei dem nun entstandenen Gedränge war eine Frau unter die Räder und zu Tode gekommen.

Die Leitsätze des die damalige bay. Verwaltung zum vollen Schadensersatz verurteilenden Erkenntnisses waren folgende:

malen Menschen anzunehmen, daß er imstande sei, die Gefährlichkeit zu erkennen, die in dem Aufspringen auf einen noch fahrenden Zug liege. Irgendwelche Gründe, bei dem Verletzten von diesem Maßstab abzuweichen, seien nicht vorhanden. Vielmehr spreche die Tatsache, daß er eine höhere Schule besuche, für die Annahme einer solchen Einsicht. Hinzu komme, daß er durch die mehrjährige Benutzung der Bahn eine gewisse Erfahrung hinsichtlich der Gefahr des Aufspringens auf einen fahrenden Zug gewonnen habe. Diese Feststellungen sind rein tatsächlicher Art und daher für das RG. bindend.

Ohne Rechtsirrtum spricht das BG. ferner aus, daß der Unfall nicht ausschließlich auf die Handlungsweise des Verletzten zurückzuführen sei, da durch dessen Unvorsichtigkeit der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Unfall nicht unterbrochen worden sei. Es erörtert daher folgerichtig nach § 254 BGB. die Frage, inwieweit einerseits die Betriebsgefahr und andererseits das Verschulden des Verletzten für den Unfall ursächlich war, und kommt trotz Würdigung der Jugend des letzteren und der deshalb verständlichen Gleichgültigkeit, die der tägliche Verkehr auf der Bahn gegenüber den mit ihrem Betriebe verbundenen Gefahren mit sich bringe, dennoch zu dem Schluß, daß die Betriebsgefahr als Mitursache gegenüber dem überwiegenden Verschulden des Verletzten derart zurücktrete, daß dieses als alleinige Ursache des Unfalles anzusehen sei.

Zutreffend bemängelt die Rev. an diesen Ausführungen, daß sie dem rechtlichen Gesichtspunkt der Haftung der Bekl. auf Grund der mit ihrem Betriebe verbundenen Gefahr nach § 1 HaftpflichtG. nicht gerecht werden, zumal unter Berücksichtigung der besonderen Gefährdung, der die Fahrgäste auf dem Bahnhofe beim Einlaufen der Eisenbahnzüge ausgesetzt sind, auch das Maß des Verschuldens eines noch nicht 12jährigen Kindes im Verhältnis zur Betriebsgefahr überspannt ist. Aus den Feststellungen des BG. ergibt sich, daß an jenem Schultage morgens eine Anzahl von etwa 100 Schülern die Bahnfahrt von B. nach D. antrat, und daß zu diesem Zwecke ständig zwei reservierte Wagen für die Schüler in den Zug eingestellt waren. Erfahrungsgemäß entstand beim Einfahren des Zuges jedesmal ein Gedränge und Hasten nach diesen Wagen, da nach Kinderart jeder beim Einsteigen der Erste sein wollte, um einen möglichst guten Platz zu erlangen. Bei einer solchen Gelegenheit hat sich der Unfall ereignet, ohne daß ein Beamter der Bekl. zur Stelle gewesen wäre, der das Einsteigen der Schüler beaufsichtigte und regelte.

Der Standpunkt des BG., daß die Bekl. trotz ihrer Gefährdhaftung im vorliegenden Falle zu weiterem nicht verpflichtet gewesen sei, als daß die Kinder gelegentlich von einem bei ihnen aufgestellten Beamten wegen Unvorsichtigkeit verwahrt worden seien, wird von der Rev. mit Recht bekämpft. Gerade die Erfahrung, daß die Kinder trotz dieser wiederholten Ermahnungen sich nicht zurückhielten, noch während der Einfahrt auf den Zug zu springen, mußte den verantwortlichen Betriebsleitern der Bekl. die Notwendigkeit vor Augen führen, mit wirksameren Mitteln die Kinder vor den Betriebsgefahren auf dem Bahnhof zu schützen. Mag einem Erwachsenen gegenüber der Standpunkt berechtigt sein, daß er bei Mißachtung einer Warnung die für ihn daraus entstehenden nachteiligen Folgen allein zu tragen habe, so liegt doch in der Gleichstellung der Kinder mit Erwachsenen in diesem Falle eine Verkennung der Pflichten des Betriebsunternehmers. In Anbetracht der erkannten Fruchtlosigkeit der

gelegentlichen Ermahnungen ihrer Beamten hätte es der Bekl. daher obgelegen, mit wirksameren Mitteln der Gefahr, der die Kinder beim Einfahren des Zuges ausgesetzt waren, zu begegnen. In dieser Hinsicht erscheint es nicht zweifelhaft, daß der Bekl. genügende Mittel auch zur Verfügung standen, durch welche die Kinder davon abgehalten wurden, den Zug früher zu besteigen, als bis er ganz zum Stillstand gekommen war. In erster Linie würde hierzu mit großer Wahrscheinlichkeit schon die nahegelegende, nach dem Unfall von der Bekl. auch ergriffene Maßnahme ausgereicht haben, nicht nur gelegentlich, sondern jeden Morgen einen Beamten zu dem Zwecke bei den Kindern aufzustellen, um sie beim Besteigen der für sie bestimmten Wagen zu ihrer eigenen Sicherheit zu überwachen, wie denn ja auch aus den Zeugenbefundungen zu entnehmen ist, daß bei Anwesenheit und festem Auftreten der Aufsichtsbekamten die Schüler nicht in die Gefahr des Überfahrenwerdens gekommen sind. Wie die Lebenserfahrung zeigt, genügen gegenüber Kindern in der Regel schon die Anwesenheit und das entschiedene Verhalten eines Beamten dazu, um Ausschreitungen der hier in Rede stehenden Art vorzubeugen. Daneben hätte der Bekl. der Weg offen gestanden, sich an die Schule oder die Eltern der Schüler zu wenden mit dem Ersuchen, auch ihrerseits die Kinder vor dem Versuche, die Wagen während der Einfahrt des Zuges zu besteigen, zu warnen. Nötigenfalls aber hätte die Bekl. durch Errichtung einer Schranke, die erst nach dem Halten des Zuges zu öffnen gewesen wäre, den Kindern das Aufsteigen auf den fahrenden Zug unmöglich machen können.

Da das BG. insofern keine Feststellungen getroffen hat, so wird es unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen nachzuprüfen haben, ob die Bekl. nach dieser Richtung ihrer Sorgfaltspflicht genügt hat, und dann zu erwägen haben, wie danach die, etwa gesteigerte, Betriebsgefahr und das Verschulden des Kl. zu 2 gegeneinander abzuwägen sind. Aber selbst wenn es zu dem Schluß kommt, daß die Bekl. den an sie nach Obigen zu stellenden Anforderungen genügt hat, und somit eine Steigerung der Betriebsgefahr nicht vorliegt, wird es bei der Abwägung doch zu berücksichtigen haben, daß das Verschulden eines noch nicht 12jährigen Knaben in Betracht der ganzen Umstände, auch wenn er die früheren Verwarnungen gehört hat, keineswegs so hart beurteilt werden kann, daß es die Betriebsgefahr weit überwiegt und daß dem Kinde die ganzen Schadensfolgen aufgebürdet werden. Es ist dabei nicht genügend die noch schwache, Augenblicks- einbeugungen leicht unterliegende Natur derartiger Kinder berücksichtigt, und das ist rechtsirrtümlich.

(U. v. 21. Jan. 1929; 395/28 VI. — Oldenburg.) [Ra.]

2. Kraftfahrzeugrecht.

****3.** Stellungnahme des RG. zur Frage, unter welchen Voraussetzungen das Vorfahrtsrecht im Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen werden darf.

Am 9. Juli 1927 nachmittags 4 Uhr besaß ein von dem Führer B. gesteuerter Personenkraftwagen der Kl. die Henrichenburger Straße in R. in der Richtung nach S. Um dieselbe Zeit fuhr ein von dem Führer K. gesteuerter Autobus der Bekl. durch die Katharinenstraße; er wollte die Henrichenburger Straße kreuzen und seine Fahrt durch die Niederstraße fortsetzen. Die Gegend in der Nähe der Kreuzungsstelle ist

Wenn die Kinder auch täglich mehrere Male ihren Schulweg auf der Eisenbahn zurücklegen, so ist es doch nicht zu verhindern, daß einige sich darin groß und von den andern bewundernswert vornehmen, auf einen fahrenden Zug zu springen oder ihn zu verlassen, ehe er anhält.

Die Folgen einer derartigen Handlungsweise hat der Täter, nicht aber die Eisenbahnverwaltung zu tragen, der es auch im Ernst nicht zugemutet werden kann, jedesmal einen besonderen Wärter aufzustellen, dem man doch nicht gefordert. Wirksam können hier nur helfen Schule oder Bahnpolizeitrain, so wenig schon letztere auch im Falle einer Verletzung sein mögen. Ausschreitungen aber gebieten und rechtfertigen derartige scharfe Maßnahmen, die, richtig angewendet, sich sehr gut bewährt haben (vgl. Gaer, Eisenbahnrechtl. Entsch. 37, 293 ff. u. 38, 25, 26).

1. Die Eisenbahnverwaltung mußte bei der Nähe des Schauplatzes zu dem Bahnhof damit rechnen, daß unvermutet ein ganz starker Andrang von Menschen stattfinden könnte;

2. daß eine derartige Menschenmenge Ruhe und Ordnung halten und sich durch ihr Benehmen den Gefahren des Betriebes anpassen würde, durfte die Eisenbahnverwaltung nicht annehmen.

3. Dieses Gebaren stand mit dem Betrieb und seinen Einrichtungen in Zusammenhang.

4. Es konnten Maßregeln, wie Absperrungen, getroffen oder Verbindung zwischen Lokomotivbeamten und Quäpersonnel hergestellt werden.

5. Wenn infolge mangelnder Einrichtung Personen beim Einsteigen oder dem Versuch unter den Zug geraten, so sind diese Tatsachen auf dem Eisenbahnbetrieb als dessen unmittelbare Ursachen zurückzuführen.

Wie lag es nun hier?

nur teilweise bebaut. An der Katharinenstraße und Henrichenburger Straße, und zwar rechts der Fahrtrichtung des Autobus, befindet sich die hohe Umfriedungsmauer einer Zeche, die den Benutzern der ersteren Straße nach rechts und denen der letzteren Straße nach links den Einblick in die andere Straße verwehrt. Die Katharinenstraße fällt in der Richtung der Henrichenburger Straße etwas ab. Es herrschte feuchtes Wetter. In der Straßenkreuzung stießen die beiden Kraftfahrzeuge zusammen und wurden beschädigt.

Wegen des ihr zugefügten Sachschadens verlangt die Kl. von der Bekl. Ersatz auf Grund der Behauptung, ihr Wagen habe das Vorfahrtsrecht vor dem Autobus gehabt, das dieser nicht beachtet habe; vielmehr habe er in zu schneller Fahrt die Henrichenburger Straße überquert. Die Bekl. bestritt das Vorfahrtsrecht, da der Wagen der Kl. von der Straßenkreuzung noch weit entfernt gewesen sei; im übrigen sei ihr Autobus langsam, der Wagen der Kl. dagegen übermäßig schnell gefahren.

Das LG. hat den Klageanspruch zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das BG. hat in vollem Umfang abgewiesen.

Beide Führer hätten noch kurz vor der Kreuzung gehupt, es habe aber keiner das Zeichen des anderen gehört. Der Wagen der Kl. habe eine Geschwindigkeit von etwa 30 bis 35 km je Stunde an der Ecke gehabt, während der Autobus wesentlich langsamer, vielleicht mit einer Geschwindigkeit von etwas mehr als 5—6 km je Stunde in die Kreuzungsstelle gefahren sei und dort seine Schnelligkeit auf etwas über 8—9 km erhöht habe. B. habe seiner Aussage nach sein Augenmerk nicht so sehr auf die Katharinenstraße gerichtet, sondern in der Hauptsache auf den Weg geradeaus und rechts nach der Niederstraße. Infolgedessen habe er den Autobus erst verspätet bemerkt, so daß ein Zusammenstoß unvermeidlich gewesen sei. Dieser selbst sei in der Mitte der Kreuzung erfolgt. Der Autobus habe als erster die Kreuzung genommen, als der Wagen der Kl. noch ein Stück entfernt gewesen sei. Letzterer habe infolge seiner größeren Geschwindigkeit die Kreuzungsmittelpunkte gleichzeitig mit dem Autobus erreicht.

Was die rechtliche Beurteilung anlange, so könne keine der beiden Straßen gegenüber der anderen als Hauptverkehrsweg i. S. des § 21 c KraftfVerfW. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) gelten, da sie nach dem Beweisergebnis als gleichwertig anzusehen seien. Deshalb habe an sich der von rechts kommende Wagen der Kl. das Vorfahrtsrecht gehabt. Dieses Recht sei jedoch kein unbegrenztes. Sei das von links kommende Fahrzeug schon auf der Vorfahrt begriffen und sei das andere vom Kreuzungspunkt noch etwas entfernt, dann sei dem von links kommenden Fahrzeug die Vorfahrt zu gestatten, und das von rechts kommende habe seine Fahrt zu verlangsamen und nötigenfalls zu halten. Der vorfahrtberechtigten Führer genüge seiner Pflicht nicht, wenn er nur geradeaus oder nach rechts beobachte und eine Beobachtung nach links im Hinblick auf sein Vorfahrtsrecht unterlasse oder nur mangelhaft ausübe. Dies gelte besonders dann, wenn die Sicht nach rechts einem von links kommenden Fahrzeug, wie im vorliegenden Fall durch die Zechenmauer, versperrt sei, da dann die Frage der Vorfahrt erst im letzten Augenblick zu stellen und zu entscheiden sei. Gegen diese Pflichten habe B. verstoßen. Denn der Autobus habe als erster die Kreuzung genommen, und der Wagen der Kl. sei noch ein Stück entfernt gewesen. Deswegen habe B. diese Vorfahrt zulassen und seine Geschwindigkeit erheblich mindern oder halten müssen, was ihm nach der Behauptung der Kl. unter Anwendung der vorhandenen Vierradbremse auf 1 m möglich gewesen wäre. Bei gehöriger Aufmerksamkeit nach links hätte er den Autobus rechtzeitig bemerken müssen. Überdies hätte er an der Straßenkreuzung und im Hinblick auf die durch die hohe Mauer erschwerte Sicht nach links gemäß § 18 Abs. 1 KraftfVerfW. besonders langsam, jedenfalls aber nicht mit einer sonst vielleicht zulässigen Geschwindigkeit von 30—35 km fahren müssen. Im Gegensatz zu B. sei bezüglich des K. ein Verschulden nicht dargetan. Insbes. habe dieser die Henrichenburger Straße überqueren dürfen, da der Wagen der Kl. sich erst in einiger Entfernung genähert habe und er daher habe vorfahren dürfen.

An sich zwar würde nach § 7 Abs. 1 KraftfVerfW. die Haftung der Bekl. für die Beschädigung des Wagens der Kl. gegeben sein. Da jedoch bei der Entstehung des Schadens

ein Verschulden des B. mitgewirkt habe, so sei nach § 9 KraftfG. § 254 BGB. anzuwenden. Die hiernach vorzunehmende Abwägung führe aber dazu, der Kl. den Schaden ganz aufzubürden, auch wenn man die Betriebsgefahr des Autobusses berücksichtige. Denn dem B. wäre es bei einiger Vorsicht möglich gewesen, durch Verlangsamung der Fahrt oder Anhalten einen Zusammenstoß zu vermeiden. Die in § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. geordnete, dem § 254 BGB. nachgebildete Abwägung greife dann Platz, wenn der Schaden einem der beteiligten Halter (hier der Kl.) entstanden sei, hinsichtlich der Haftung, die für den anderen (hier die Bekl.) einträte. Bei § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. sei hiernach Voraussetzung eine Haftung der Bekl. kraft Gesetzes, also hier nach § 7 KraftfG. oder nach §§ 823, 831 BGB. Da jedoch die Bekl. sich zu ihrer gänzlichen Enthaltung auf § 9 KraftfG. berufen könne, so fehle es an dem Bestehen eines Schadensersatzanspruchs gegen die Bekl. Demnach sei § 17 KraftfG. nicht anwendbar. Im übrigen aber würde der Senat auch bei Anwendung des § 17 zu dem Ergebnis gelangen, daß der gesamte Schaden der Kl. mit Rücksicht auf das erheblich überwiegende Verschulden des B. aufzubürden sei.

Soweit die Rev. sich dagegen wendet, daß der VerK. die Betriebsgefahr des Autobus bei der nach § 9 KraftfG., § 254 BGB. vorgenommenen Abwägung im Hinblick auf das dem B. zur Last fallende erhebliche Verschulden für nicht geeignet erklärt hat, die Belastung der Bekl. mit auch nur einem Teile des Schadens der Kl. zu rechtfertigen, könnte die Rev. dann keinen Erfolg haben, wenn den Ausführungen des BG. im übrigen beizutreten wäre. Denn die Abwägung des Maßes der Verursachung einschließlich der Betriebsgefahr und des Verschuldens ist grundsätzlich Sache der tatrichterlichen Würdigung und kann daher im Wege der Rev. nur dann mit Erfolg angefochten werden, wenn der VerK. aus rechtsirrümlichen Erwägungen die Abwägung unrichtig vorgenommen hat oder wenn wenigstens mit der Möglichkeit eines Rechtsirrtums bei der Abwägung zu rechnen ist. An dieser Voraussetzung aber würde es hier dann fehlen, wenn die Auffassung des BG. keinen Rechtsverstoß erkennen ließe, daß dem K. kein Verschulden an dem Zusammenstoß nachzuweisen sei.

Diese Auffassung begegnet jedoch deshalb rechtlichen Bedenken, weil der VerK. den Rechtsbegriff des Vorfahrtsrechts verkannt und deshalb nach dem bisher festgestellten Sachverhalt eine Verletzung des § 21 c KraftfVerfW. durch K. mit unzutreffender Begründung verneint hat.

Da die Bekl. nicht behauptet hat, daß die Katharinenstraße als Hauptverkehrsweg und im Verhältnis zu ihr die Henrichenburger Straße als Seitenweg anzusehen sei, so mag es auf sich beruhen, daß die Auffassung des BG., beide Straßen seien als „gleichwertig“ anzusehen, eine Nachprüfung nicht ermöglicht, ob das BU. den Begriff des Hauptverkehrsweges rechtsbedenkensfrei erfaßt hat. Für diesen Begriff kommt es nicht auf den Zustand, insbes. die Breite der beiden zu vergleichenden Wege, sondern lediglich auf ihre Verkehrsbedeutung an, die daran zu erkennen ist, welcher Weg den stärkeren Verkehr aufweist und bei gleicher Verkehrsstärke den Durchgangsverkehr zwischen den wichtigeren Verkehrspunkten vermittelt (Müller, Automobilgesetz, 4. Aufl., Anmerkung 4 zu § 24 KraftfVerfW. S. 591).

Ist hiernach nach bisheriger Sachlage davon auszugehen, daß die Katharinenstraße nicht als Hauptverkehrsweg gegenüber der Henrichenburger Straße anzusehen ist, so stand nach § 21 c KraftfVerfW. dem Wagen der Kl. die „Vorfahrt“ zu, da er das von rechts kommende Fahrzeug war. Zu der Frage, unter welchen näheren Voraussetzungen das Vorfahrtsrecht in Anspruch genommen werden kann (vgl. Müller a. a. O. Anm. 7 zu § 24 KraftfVerfW. S. 593), hat das RG., soweit ermittelt, noch keine Stellung genommen. Auszugehen ist bei ihrer Entscheidung von dem Zwecke, den die KraftfVerfW. v. 28. Juli 1926 mit der, vordem schon meist durch Polizeiverordnungen geregelten Einräumung des Vorfahrtsrechts verfolgt hat (vgl. jetzt § 24 KraftfVerfW. vom 16. März 1928 [RGBl. I, 91]). Dieser Zweck geht offenbar dahin, Zusammenstöße von Kraftfahrzeugen an Straßenkreuzungen und -einmündungen und mithin an den Stellen, wo sie sich besonders häufig ereignen, nach Möglichkeit zu verhindern. Dieser Zweck erfordert es keineswegs, daß das auf

dem Seitenwege oder von links kommende Fahrzeug die Überquerung der Kreuzungsstelle etwa schon dann unterlassen müßte, wenn irgendwo auf dem Hauptverkehrsweg oder von rechts ein anderes Fahrzeug sichtbar wird; eine solche Auffassung würde sich schon deshalb verbieten, weil es dann für ersteres Fahrzeug kaum möglich sein würde, über eine verkehrreiche Kreuzungsstelle hinwegzukommen. Aber andererseits hängt das Vorfahrtsrecht auch nicht davon ab, daß die beiden Fahrzeuge gleichzeitig oder auch nur annähernd gleichzeitig an dem Kreuzungspunkt anlangen; denn sonst hinge es bei der Schnelligkeit, in der sich der Kraftfahrzeugverkehr abspielt, vom Zufall ab, ob es zu einem Zusammenstoß und dadurch zu dem Ereignis kommt, das der § 21c KraftfVerfWd. gerade verhindern will. Dieser Zweck der Vorschrift erfordert es vielmehr, daß der Führer des an sich zur Gestattung der Vorfahrt verpflichteten Fahrzeugs nur dann vorgehen darf, wenn er nach Lage der gesamten Umstände mit Gewißheit anzunehmen befugt ist, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben wird, in dem das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrtlinien beider erreicht hat. Als solche Umstände kommen beispielsweise die Schnelligkeit der beiden Fahrzeuge, ihre Länge, ihre Entfernung vom Kreuzungspunkt, die Beschaffenheit der Wagen in Betracht. Darauf, daß der vorfahrtberechtigte Führer seine etwa bis dahin beobachtete unzulässig hohe Fahrgeschwindigkeit noch im letzten Augenblick kurz vor der Kreuzungsstelle auf das nach §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1, 2 KraftfVerfWd. zulässige Maß herabsetzen werde, darf der vorfahrtspflichtige Führer bei der im Kraftverkehr herrschenden Neigung, die gesetzlichen Vorschriften außer acht zu lassen, nicht rechnen. Damit soll indessen keineswegs gesagt sein, daß dem Vorfahrtberechtigten das Vorfahrtsrecht einen Freibrief gäbe, sich dem Vorfahrtspflichtigen gegenüber über jene Vorschriften hinwegzusetzen. Das Vorfahrtsrecht befreit nicht von der Pflicht zur Innehaltung der Vorschriften über die Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit insbes. an Kreuzungsstellen, und der vorfahrtberechtigte Führer macht sich durch deren Nichtbeobachtung ebenso schadensersatzpflichtig, wie der vorfahrtspflichtige Führer, der das Vorfahrtsrecht verletzt hat; beide haben dann eine Ursache zu dem etwaigen Zusammenstoß gesetzt und diesen verschuldet. Die Ausgleichung der beiderseits erlittenen Schäden hängt von den Umständen ab (§ 17 Abs. 1 Satz 2 Kraftfahrzeuggesetz).

Prüft man auf dieser rechtlichen Grundlage das BU, so ist die Auffassung des BG., daß den B. an dem Zusammenstoß ein erhebliches Verschulden trifft, rechtlich nicht zu beanstanden. Denn obwohl feuchtes Wetter herrschte, obwohl nach links durch die hohe Zechenmauer der Einblick in die Katharinenstraße wie auch umgekehrt für K. nach rechts in die Heinrichenburger Straße verwehrt war, ist er unbekümmert um die aus seinem Verhalten sich ergebende Gefahr eines Zusammenstoßes mit etwa aus der Katharinenstraße kommenden Fahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von 30–35 km in die Kreuzungsstelle hineingefahren. Und als er bis an diese Stelle gelangt war, hat er es nicht einmal für geboten erachtet, nach links zu schauen, um noch wenigstens dann die Gefahr abzuwenden, obwohl ihm das Vorhandensein der Bierradbremse ein Anhalten des Wagens auf 1 m möglich gemacht hätte. Aber andererseits reichen die bisherigen Feststellungen nicht aus, um die Ansicht des BG. zu rechtfertigen, daß K. das an sich bestehende Vorfahrtsrecht des Wagens der Kl. nicht zu beachten befugt gewesen sei. Er befuhr bei feuchtem Wetter eine leicht abfallende Straße mit einem, wie mangels gegenteiliger Feststellung angenommen werden muß, langen, schweren und daher schwer bremsbaren Wagen; eine Bierradbremse stand ihm nicht zur Verfügung; Einsicht in die Heinrichenburger Straße konnte er erst kurz vor der Kreuzung nehmen; er fuhr mit einer nicht näher aufgeklärten Geschwindigkeit von mehr als 5–6 (oder 8–9) km. Unter solchen Umständen mußte er scharf darauf achten, ob von rechts her ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug sich näherte; erst nach gewissenhafter Prüfung, ob das nicht der Fall war, durfte er die Kreuzungsstelle überqueren. Daß er diese Pflicht erfüllt hätte, ist bisher nicht festgestellt; insbes. gab ihm nach dem oben Ausgeführten der Umstand, daß er „als erster die Kreuzung genommen“ hat, als der Wagen der Kl. noch „ein Stück“ entfernt gewesen ist, sich erst „in einiger Entfernung

genah“ hat, nicht das Recht, das Vorfahrtsrecht dieses Wagens zu mißachten.

Hiernach unterlag das BU. wegen rechtsirrtümlicher Anwendung des § 21c KraftfVerfWd. der Aufhebung. An diesem Ergebnis wird auch durch die Schlußbemerkung des VerR. nichts geändert, der Senat würde auch bei Anwendung des § 17 KraftfG. zu dem Ergebnis gelangt sein, daß der gesamte Schaden der Kl. mit Rücksicht auf das erheblich überwiegende Verschulden des B. aufzubürden sei. Denn abgesehen davon, daß bei der nach § 7 KraftfG. vorzunehmenden Schadensausgleichung die gesamten Umstände, insbes. auch das Maß der Verursachung, und mithin nicht ausschließlich das Verschulden der beteiligten Führer abzuwägen sind, begegnet es auch rechtlichen Bedenken, das Verschulden des B. als erheblich überwiegend zu erachten, obwohl über das Verschulden des K. und insbes. über das Maß dieses vom BG. überhaupt verneinten Verschuldens bisher keine Feststellungen getroffen sind.

(U. v. 8. Juli 1929; 754/28 VI. — Hamln.)

[Ka.]

3. Recht der Wasserstraßen.

****4.** Von der Schiffsleitung ist zu fordern, daß von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtkabelleitung vorchriftsmäßig brennende Reserveöllampen bereitstehen und im Fall einer Störung auch vorchriftsmäßig gezeigt werden. †)

Die „Port Darwin“ geriet in der Nacht v. 27. auf den 28. Dez. 1926 eben südwestlich der Tonne e auf dem Böschrücken quer zum Strom fest. Mehrere Stunden später kam die „Emma Sauber“ auf, die ihren Kurs m/w D. z. S. nahm. Zwei elbbwärtsfahrenden Schleppzügen wich sie mit Steuerbordrudder aus. Während der Annäherung der „Emma Sauber“ brannten auf der „Port Darwin“, die den Anker geworfen hatte, zwar die in Art. 11 Abs. 2 SeeStrD. vorgeschriebenen Ankerlichter, nicht aber die in Abs. 4 dieses Artikels für Fahrzeuge, die in einem Fahrwasser oder nahe bei einem solchen am Grunde festliegen, weiter vorgeschriebenen, die Manövrierunfähigkeit kundgebenden und in Art. 4 SeeStrD. näher bezeichneten zwei roten Lichter. In Tätigkeit gesetzt waren ferner zwei Sonnenbrenner. Die Führung der „Emma Sauber“ sichtete von der „Port Darwin“ zunächst nur ein weißes Licht, das sie für das Toplicht eines Dampfers hielt, der im Begriff sei, gegen die Flut aufzudrehen, um vor Anker zu gehen. Sie ließ etwas Steuerbordrudder geben, um auf die Gefahr einer Grundberührung hin nicht den Bug dieses Dampfers zu kreuzen. Weiterhin, nach Ausschaltung eines Sonnenbrenners auf der „Port Darwin“, wurden deren beide Ankerlichter erkannt. Der Führer der „Emma Sauber“ nahm nunmehr an, daß es sich um einen eben vor Anker gehenden Dampfer handle, der noch im Schwoien begriffen sei und daher quer zum Strom stehe. Beim weiteren Näherkommen erst erkannte man, daß das Schiff auf Grund liege. Ein Backbordruddermanöver wurde nicht mehr für möglich gehalten, die „Emma Sauber“ ging vielmehr in Ausführung des begonnenen Steuerbordruddermanövers mit langsamer

Zu 4. Der Entsch. liegt der Tatbestand zugrunde, daß auf der Unterelbe ein Dampfer am Grunde festgeraten war, daß er jedoch, als ein elbeaufwärts kommender anderer Dampfer sich ihm näherte, entgegen der Vorschrift des Art. 4 SeeStrD. nicht die zwei roten übereinanderstehenden Lichter führte, vielmehr nur die beiden Ankerlichter auf hatte, und daß infolgedessen der Gegenkommer, der zunächst nur ein Ankerlicht sah, dieses für ein Toplicht hielt und nach Entdeckung des zweiten weißen Lichtes der Auffassung war, daß er ein Ankermanöver vorbereitendes Fahrzeug vor sich habe. Das Nichtzeigen der Manövrierunfähigkeitslichter hat den fahrenden Dampfer zu einem ihm schadenbringenden Manöver veranlaßt, und zwar ist ausschließlich die unrichtige Lichterführung des Festgeratenen die Ursache für das Manöver des anderen Schiffes gewesen. Bei Würdigung dieser tatsächlichen Feststellungen hat das RG. mit Recht auf eine seiner früheren Entsch. hingewiesen, die ausgesprochen hat, daß der Zweck der Vorschriften über die Lichterführung manövrierunfähiger Fahrzeuge lediglich sei, anderen Schiffen darzutun, daß das dies zeigende Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen könne, nicht aber den, zu Rückschlüssen über die Grenze des Fahrwassers zu dienen.

Fahrt am Heck der „Port Darwin“ vorbei und geriet dann ebenfalls auf Grund.

Das BG. kommt in Übereinstimmung mit dem Seeamtlichen Spruche und dem VG. zu dem Ergebnis, daß die Vorschriften der SeeStrD. über Lichterführung auf der „Port Darwin“ schuldhaft verletzt worden seien, daß auch die Unterlassung jeglicher Warnungszeichen gegenüber dem aufkommenden Dampfer einen Verstoß gegen die sich aus Art. 27, 29 SeeStrD. ergebenden Pflichten seemannischer Sorgfalt bedeute und daß das danach anzunehmende schuldhafte Verhalten des Führers der „Port Darwin“ ohne mitwirkendes Verschulden der Besatzung der „Emma Sauber“ ursächlich für das Festgeraten dieser gewesen sei, da sie bei rechtzeitiger Kenntnis dessen, daß sie einen manövrierunfähigen Dampfer vor sich habe, in Manövern, welche die Gefahr des Festgeratens ausgeschlossen hätten, an der „Port Darwin“ mit Backbordruder vorbeigegangen sein würde. Der VerR. hält danach die Klage aus § 738 HGB., § 823 BGB. für begründet.

Die Rechtslage ist allerdings, da ein englisches Schiff beteiligt und ein eigenes Verschulden des Reeders nicht behauptet ist, nicht nach diesen Bestimmungen, sondern gemäß Art. 12 des Internat. Übereint. zur einheitl. Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen v. 23. Sept. 1910 aus Art. 13 dieses Abkommens zu beurteilen. Auch § 254 BGB., den das BU. bei der Würdigung eines mitwirkenden Verschuldens der „Emma Sauber“ anführt, kommt gegenüber Art. 4 des erwähnten Abkommens nach dem Sachverhalt nicht in Frage (RG. 78, 1761; 94, 93). Zu abweichender Beurteilung der Sachlage führt jedoch die Anwendung der einschlägigen Bestimmungen im vorliegenden Falle nicht. Soweit die Entsch. in Anwendung von § 254 BGB. auf das weitaus überwiegende Verschulden der Besatzung des Schiffes der Erstbefl. gestützt ist, handelt es sich nur um eine in zweiter Linie hinzugefügte Begründung der Entsch. Diese beruht somit nicht auf der unzulässigen Anwendung dieses Rechtsgrundsatzes.

Mit Recht erachtet es das BG. als schuldhaften Verstoß der Schiffsleitung gegen die Vorschriften der SeeStrD. über Lichterführung, daß die die Manövrierunfähigkeit anzeigenden zwei roten Lampen während der Annäherung der „Emma Sauber“ nicht gesetzt waren. Es ist von der Schiffsleitung zu fordern, daß von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtfabelleitung die Anbringung von Reserveöllampen in einer Weise sichergestellt ist, die ihr vorschriftsmäßiges Brennen gewährleistet. Die äußeren Umstände (Windstärke 6) waren keinesfalls derartig, daß das Versagen der Öllampen auf einen nicht zu vertretenden Zufall oder gar höhere Gewalt zurückgeführt werden könnte, zumal da sich schon beim ersten Versuch der Ausbringung der Lampen einige Stunden vorher die ungeeignete Art ihrer Anbringung herausgestellt hatte.

Ohne Verstoß gegen Rechtsgrundsätze hat auch das BG. den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Verletzung der Vorschriften über Lichterführung auf seiten der „Port Darwin“ und dem Auslaufen der „Emma Sauber“ als gegeben angesehen. Es geht in seinen Ausführungen davon aus, daß der Entschluß der Schiffsleitung der „Emma Sauber“, der

¹⁾ ZB. 1912, 354.

In nautisch-technischer Beziehung ist bedeutsam, daß das BG. von der Schiffsleitung klar fordert, daß von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtfabelleitung die Anbringung von Reserveöllampen in einer Weise sichergestellt ist, die auch vorschriftsmäßiges Brennen gewährleistet. Damit ist für Dampfer auf langer Fahrt höchstwichtiglich sanktioniert der § 88 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeverufsgenossenschaft für Dampfer, der für jene Fahrzeuge vorschreibt, daß eine Reservebesatz geprüfter Positionslaternen mitzuführen ist. Aber damit allein ist es noch nicht getan. Für den Fall Nichtfunktionierens einer ausgebrachten Reserve Lampe muß von der Schiffsleitung auch Vorsorge in der Richtung getroffen sein, daß die Lampe nur auch vorschriftsmäßig brennt. Nur ein nicht zu vertretender Zufall oder höhere Gewalt können in der Beziehung den Schiffsführer entlasten.

Es ist für die Praxis von Bedeutung, daß das einmal mit aller Deutlichkeit ausgesprochen ist.

R. Dr. Schulze-Smidt, Bremen.

„Port Darwin“ mit Steuerbordruder vorbeizugehen, welcher das Auslaufen zur Folge hatte, lediglich durch die irriige Annahme veranlaßt worden sei, einen Dampfer vor sich zu haben, bei welchem noch mit einer Bewegung voraus zu rechnen und daher ein Kreuzen des Buges gefährlich war. Diese irriige Auffassung beruhte nach Annahme des BG. lediglich auf der unrichtigen Lichterführung des auf Grund sitzenden Dampfers, ohne sie würde die „Emma Sauber“ das gefahrlose Backbordrudermanöver ausgeführt haben.

Inwieweit Warnungssignale der „Port Darwin“ geeignet gewesen wären, die „Emma Sauber“ rechtzeitig über die Lage zu unterrichten, hat das BG. im einzelnen nicht erörtert. Da die Klage bereits auf Grund des Verschuldens im Punkt der Lichterführung begründet erscheint, ergibt sich hieraus nichts zugunsten der Rev.

Mit seinen Ausführungen zur Frage des Verschuldens und des ursächlichen Zusammenhangs hat das BG. sich auch nicht zu der im Urte. des RG. im John Johnson-Eina-Fall (JanGZ. S. 1887 Nr. 35) vertretenen Auffassung in Widerspruch gesetzt. Dort ist lediglich ausgeführt: Aus unrichtiger Lichterführung eines festgeratenen Schiffes könne nicht ohne weiteres auf mitwirkendes Verschulden dieses an dem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeuge geschlossen werden, wenn letzteres ein Verschulden treffe, das schon für sich den Zusammenstoß vollständig erkläre. Eine Befreiung des aufrennenden Schiffes von den Folgen seines Verschuldens könne vielmehr nur dann eintreten, wenn es nachweise, daß das festgefahrene Fahrzeug einer Verpflichtung schuldhaft nicht nachgekommen sei, durch seine Lichterführung aufkommende Schiffe vom unrichtigen Kurs abzuhalten, daß bei richtiger Lichterführung aber der Zusammenstoß vermieden worden wäre. Weiterhin wird dort ausgeführt: Der Zweck der Vorschriften über die Lichterführung manövrierunfähiger Fahrzeuge sei lediglich, anderen Schiffen darzutun, daß das sie zeigende Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen könne, nicht aber der, zu Rückschlüssen über die Grenzen des Fahrwassers zu dienen. Ein Verstoß gegen die Vorschriften stelle ein erhebliches Verschulden daher nur in bezug auf solche Schäden dar, die ein aufkommendes Schiff auf Grund der durch ihn veranlasseten irriigen Annahme, ein manövrierfähiges Fahrzeug vor sich zu haben und der dadurch gebotenen Manöver erlitten habe, nicht aber insoweit, als das aufkommende Schiff unter Vernachlässigung der gebotenen eigenen Sorgfalt daraus Schlüsse auf die Grenzen des Fahrwassers gezogen habe.

Gerade der vorstehend erwähnte erstere Fall ist vorliegend gegeben: Die falsche Lichterführung des festgeratenen Dampfers hat ein aufkommendes Schiff, das an sich gefahrlosen Kurs steuern wollte, in den Glauben versetzt, ein noch manövrierendes Fahrzeug vor sich zu haben, und bei diesem mit Rücksicht hierauf die Manöver veranlaßt, die das Festgeraten zur Folge hatten. Die Beurteilung, die diese Sachlage durch das BG. erfahren hat, entspricht den oben wiedergegebenen Rechtsgrundsätzen über die Bedeutung der Vorschriften der Art. 4a und 11 Abs. 4 SeeStrD. und die Grenzen des ursächlichen Einflusses eines Verstoßes gegen sie auf Unfälle eines aufkommenden Schiffes.

Die Rev. vertritt den Standpunkt: Die Auffassung an Bord der „Emma Sauber“, in der „Port Darwin“ einen vor dem Anker schwoienden Dampfer vor sich zu haben, sei nicht gerechtfertigt gewesen, da die in der W.D. für die Schiffsahrt auf der Unterelbe (in Übereinstimmung getroffene preuß. und hamb. W.D. v. 20. April 1904) in § 15 vorgeschriebenen Signale nicht gezeigt worden seien, die „Emma Sauber“ habe daher mit einer solchen Lage des Dampfers nicht rechnen dürfen, sondern mit Backbordruder vorbeizugehen und so der sicheren Gefahr des Auslaufens die nur mögliche Gefahr eines Zusammenstoßes infolge Backbordrudermanövers vorziehen müssen. Sie bemängelt ferner, das BG. habe mit der Bemerkung, das Zuanfergehen vor Passieren der „Port Darwin“ sei für die „Emma Sauber“ gefährlich gewesen, die Unterlassung eines solchen Manövers nicht ausreichend gerechtfertigt. Beide Beanstandungen können Erfolg nicht haben.

Für die Frage, ob der Führer der „Emma Sauber“ den Wegendampfer als noch im Schwoden begriffen oder festliegend ansehen mußte, ist entscheidend das Gesamtbild, das er sich von der Lage machen konnte. Bei der Beurteilung

dieser kommt der Unterlassung des erwähnten Signals nur die Bedeutung eines bei der Würdigung der Gesamtlage zu berücksichtigenden Einzelumstandes zu. Ein Rechtsverstoß ist daher in den Erwägungen des BG. zu diesem Punkt nicht enthalten. Da ferner bei dem Vorkordmanöver festgestelltemmaßen ein Zusammenstoß, also eine erhebliche Gefahr, in Rechnung gestellt werden mußte, so entsprach es durchaus der pflichtgemäßen Sorgfalt eines Schiffers, das Manöver, das von weniger schwerwiegenden Folgen begleitet erschien, das Auslaufen auf Grund, zu wählen, anstatt auf die Möglichkeit hin, daß dies ohne Unfall ablaufen könne, beide Schiffe der ernster erscheinenden Gefahr eines Zusammenstoßes auszuweichen. Die Beurteilung der Folgen beider Manöver durch den Führer der „Emma Sauber“ hat das BG. mit dem gerichtlichen Sachverständigen gebilligt. Zu Rechtsbedenken gibt diese Auffassung nicht Anlaß.

(U. v. 22. Juni 1929; 343/28 I. — Hamburg.) [Ra.]

****5. Art. 131 RVerf.; § 4 PrStaatshaftG. vom 1. Aug. 1909; RVerf. v. 29. Juli 1921 betr. Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.**

1. Art. 131 RVerf., der dem Art. 4 PrStaatshaftG. v. 1. Aug. 1909 nachgebildet ist, läßt, wie diese Vorschrift, die Haftung grundsätzlich abhängen von dem Anstellungsakt; es entscheidet die Ernennung des Beamten darüber, in wessen Dienst er steht, und wer deshalb für seine Amtsvergehen haftet. Es ist rechtlich nicht von Bedeutung, wessen Hoheitsrechte der Beamte im Einzelfall ausgeübt hat.

2. Die Hafenspolizeiverwaltung in Königsberg ist eine mit der Erfüllung von Reichsaufgaben betraute preuß. Landesbehörde. Die ihr angehörigen Beamten werden von Preußen ernannt. Für ihre Amtsvergehen haftet daher Preußen.

3. Ob die Länder wegen ihrer Aufwendungen für Verschulden ihrer Beamten bei Verwaltung der Reichswasserstraßen einen Rückgriffsanspruch gegen das Reich haben, bleibt unentschieden.†)

Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen, weil der Klageanspruch nicht gegen das Deutsche Reich, sondern gegen den preuß. Staat geltend zu machen sei, in dessen Dienst die Beamten der Hafenspolizeiverwaltung in K. ständen. Diese Beurteilung der Rechtslage entspricht den Entscheidungen des erf. Sen. v. 31. Mai 1927, III 394/28 (JW. 1927, 2203²¹).

Zu 5. 1. Das Ergebnis der obigen Entsch., inhalts deren für die Passivlegitimation bei Amtshaftungsklagen das Anstellungsverhältnis, nicht dagegen der Umstand maßgebend ist, für wessen Hoheitsbereich der Beamte gerade tätig gewesen ist, entspricht der ständigen Mpr. des 3. ZivSen. des RG., zu dessen Zuständigkeit die Rückgriffsklagen gegen Reich, Staat oder Gemeinden wegen Amtspflichtverletzungen von Beamten gehören. Neu ist dagegen die ausführliche Begründung, welche der 3. ZivSen. im Anschluß an den Wortlaut des Art. 131 RVerf. und des § 4 PrStaatshaftG. v. 1. Aug. 1909 dieser seiner bisherigen ständigen Mpr. gegeben hat. Den Anlaß hierzu bildeten ausweislich der obigen Entscheidungsgründe die auf das Urteil des 1. ZivSen. des RG. v. 13. Nov. 1926 (RG. 115, 54) gestützten Revisionsangriffe.

Es ist nicht zu verkennen, daß der von dem 1. ZivSen. in dem letztgenannten Urteile eingenommene Rechtsstandpunkt mit demjenigen des 3. ZivSen. unvereinbar ist. Denn in beiden Fällen handelt es sich um Fälle der Amtshaftung für Verschulden von Beamten der Kanalverwaltung und um die Auslegung der Bestimmungen des Reichswasserstraßenvertrages v. 29. Juli 1921 (RGW. 961). Während der 1. ZivSen. mit der Begründung:

„Daß die Beamten der Kanalverwaltung bei ihren Maßnahmen als Organe des Reichs in Tätigkeit traten, ist bereits dargelegt worden. Das Reich ist deshalb somit auch für den auf diese Maßnahmen gegründeten Schadensersatzanspruch der richtige Beklagte...“

die Passivlegitimation des Reiches bejah, gelangt der 3. ZivSen. in dem obigen Urteile zur Abweisung der gegen das Reich gerichteten Klage, weil für die Frage der Passivlegitimation ausschließlich das Anstellungsverhältnis, nicht dagegen der Umstand maßgebend sei, wessen Hoheitsrechte der Beamte ausübe, d. h. als wessen Organ er in Tätigkeit trete. Der letztere Rechtsstandpunkt entspricht, wie bereits gesagt, der ständigen Mpr. des 3. ZivSen. Im Falle des RG. 115, 54 wären

und v. 6. Dez. 1927, III 99/27, an denen trotz der sie bekämpfenden Revisionsausführungen festzuhalten ist.

Nach Art. 131 RVerf. trifft, wenn ein Beamter in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt, die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienste der Beamte steht. Die Wendung „in deren Dienste der Beamte steht“ ist ersichtlich entnommen dem § 4 PrStaatshaftG. v. 1. Aug. 1909, das als Vorbild für das RVerf. v. 22. Mai 1910 und dann weiter auch für Art. 131 RVerf. gedient hat. § 4 a. a. O. bestimmt, daß die Vorschriften der §§ 1—3 des Ges. (über die Haftung des Staates für Amtspflichtverletzungen unmittelbarer Staatsbeamten) auf die für den Dienst eines Kommunalverbandes angestellten Beamten mit der Maßgabe Anwendung finden, daß an die Stelle des Staates der Kommunalverband tritt. Bei der Auslegung dieser Vorschrift hat der erf. Sen. (RG. 84, 34¹⁾) ausgesprochen, daß der Beamte grundsätzlich dem Gemeinwesen angehöre, von dem er angestellt werde, daß der Anstellungsakt regelmäßig das für die Begründung des Beamtenverhältnisses Wesentliche sei; dieser Grundgedanke werde dadurch nicht berührt, daß nach preuß. Recht einzelne Gemeindebeamten von staatlichen Organen ernannt wurden. Nicht von Bedeutung für die Anwendung des § 4 ist es dagegen nach der Mpr. des erf. Sen. (RG. 88, 257²⁾; 111, 13³⁾) und öfter), ob der Beamte bei Vornahme der beanstandeten Amtshandlung ein Hoheitsrecht des Kommunalverbandes, für dessen Dienst er angestellt war, oder ein diesem und seinen Organen nur übertragenes staatliches Hoheitsrecht ausgeübt hat.

Bei dem schon hervorgehobenen engen Zusammenhang beider Vorschriften ist es geboten, die vorstehend dargelegten, zu § 4 PrStaatshaftG. entwickelten Grundsätze zur Auslegung auch von Art. 131 RVerf. heranzuziehen. Der Unterschied in der Fassung beider Bestimmungen ist ohne Belang. Wenn § 4 die Haftung des Kommunalverbandes davon abhängen läßt, ob der Beamte für dessen Dienst angestellt ist, so hat damit nur den bereits erwähnten Ausnahmefällen Rechnung getragen werden sollen, in denen Gemeindebeamte unmittelbar durch den Staat ernannt werden (vgl. Begründung zum Entw. des Ges. v. 1. Aug. 1909; Landtagsdruckf. 1908/09 Nr. 32 S. 13). Solche Fälle werden von den in Art. 131 gebrauchten Worten „in deren Dienste der Beamte steht“ mitumfaßt. Diese Vorschrift läßt damit ebenso wie früher schon § 4 PrStaatshaftG. die Haftung grundsätzlich abhängen von dem Anstellungsakt. Regelmäßig entscheidet auch nach Reichsrecht die Ernennung des Beamten darüber, in wessen Dienst er steht, und wer deshalb für seine Amtsvergehen einzutreten hat. Unberücksichtigt zu bleiben hat bei

¹⁾ JW. 1914, 423. ²⁾ JW. 1916, 1416. ³⁾ JW. 1925, 2766.

deshalb für den 1. ZivSen. die Voraussetzungen des § 136 (früher § 137) GG. für eine Entsch. der VerZivSen. gegeben gewesen. Dies verkennt der 3. ZivSen. anscheinend auch nicht, erklärt die verschiedene Rechtsauffassung jedoch damit, der 1. ZivSen. habe von der ständigen Mpr. des erkennenden (3.) ZivSen. nicht abgewichen, sondern nur auf den „nach seiner Ansicht“ anders gearteten Fall abstellen wollen.

Sehr überzeugend ist diese Begründung nicht. Sie kann wohl nur als ein Zugeständnis gewertet werden, daß dem 1. ZivSen. bei der Prüfung der Passivlegitimation ein Versehen untergelaufen ist. Das ist für die unterliegende Partei sehr hart. Indessen: Wer ohne Fehl ist, werfe den ersten Stein auf ihn.

Die obige Wendung des 3. ZivSen. für die Unnützigkeit der Herbeiführung einer Entsch. der VerZivSen. gem. § 136 GG. wird immerhin ein neues Blatt in dem Kranze bilden, welchen E. Fuchs: LZ. 1927, 83 ff. und Hermann Jfay in seinem jüngst erschienenen Werke „Rechtsnorm und Entscheidung“ S. 349 dem „horror pleni“ des RG. gewunden haben.

2. Die beiden Entsch. beleuchten zugleich erneut eine den Anwaltschaften berührende, sehr erste Frage, nämlich die Gefahren, denen in vielen Fällen der Prozeßbevollmächtigte der Klagepartei bei der Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Fiskus wegen der Passivlegitimation und der gesetzlichen Vertretung des Bekl. ausgesetzt ist. In DRZ. 1929, 20 habe ich bereits Fälle aus der Praxis des 11. ZivSen. des RG. namhaft gemacht, in denen selbst erfahrene Verwaltungsbeamte Gefahr liefen, bei der Klagerhebung gegen den Fiskus wegen Zustellung der Klage an einen unrichtigen gesetzlichen Vertreter wohlbegründeter, vermögensrechtlicher Ansprüche verlustig zu gehen. Wieviel größer ist

Anwendung des Art. 131 gleichfalls, wessen Hoheitsrechte der Beamte im einzelnen Falle ausgeübt hat. Die RVerf. läßt nach ihrem insoweit völlig unzweideutigen Wortlaut die Haftung der öffentlichen Körperschaft hiervon nicht abhängen.

Auf die danach entscheidende Frage, ob die Beamten der Hafenspolizeiverwaltung in R., aus deren angeblichen Versehen der Klageanspruch hergeleitet wird, vom Deutschen Reich oder vom preuß. Staat angestellt worden sind, gibt der Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (RGef. v. 29. Juli 1921) eine unzweideutige Antwort dahin, daß ihre Ernennung bei Preußen liegt. Der Pregel gehört zu den Wasserstraßen, die nach § 1 Abs. 1 a des Vertrages am 1. April 1921 auf das Reich übergegangen sind (Nr. 52 der Anlage A des Vertrages). Für die Verwaltung dieser Wasserstraßen bestimmt § 11 Abs. 1 a. a. D., daß die Zuständigkeiten der Landeszentralbehörden mit dem 1. April 1921 auf das Reich übergehen, daß dagegen im übrigen die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums erfolgt. Nach dieser noch heute bestehenden Regelung ist die Hafenspolizeiverwaltung in R. eine mit der Erfüllung von Reichsaufgaben betraute preuß. Landesbehörde. Die ihr angehörigen Beamten werden von Preußen ernannt. § 12d Abs. 1 Satz 1 des Vertrages bestimmt in dieser Hinsicht noch ausdrücklich, daß die Verfügung über die bei den Landesbehörden für die Reichswasserstraßen tätigen Beamten den Landesbehörden verbleibt. Zwar verlangt Satz 2 das, daß die Ernennung der für das Reich ausschließlich oder überwiegend tätigen Beamten, soweit diese der Befolungsgruppe AX oder einer höheren Gruppe angehören, nur mit Zustimmung des Reichsverkehrsministeriums verfügt werden dürfe, eine Befugnis des Reichs, die gemäß dem am 18. Febr. 1922 veröffentlichten Zusatzvertrage mit Preußen (RGBl. 222, zu § 12) auf die entsprechenden mittleren und unteren Beamten erstreckt worden ist. Die Ernennung der Beamten erfolgt aber allein durch Preußen und nur für seinen Dienst, nicht auch für den Dienst des Reichs. Lediglich kraft des Beamtenverhältnisses, in dem die fraglichen Beamten zu Preußen stehen, haben sie das Recht und die Pflicht, Hoheitsrechte des Reichs auszuüben. Das Reich hat deren Wahrnehmung hinsichtlich der Wasserstraßen einstweilen den Landesbehörden überlassen, ohne sie und die ihnen angehörigen Beamten in seinen Dienst zu nehmen. Der Vertrag spricht denn auch nur von den für das Reich — nicht im Dienste des Reichs — ausschließlich oder überwiegend tätigen Beamten (§ 12d Abs. 1 Satz 2) und von den mit Reichsaufgaben befaßten Landesbehörden (Abs. 3 Satz 1 das.), Wendungen, die deutlich erkennen lassen, daß hier der nach dem oben Gesagten für Art. 131 RVerf. unwesentliche Tatbestand der Ausübung von Hoheitsrechten eines öffentlichen Gemeinwesens durch Beamte eines anderen vorliegt. Daß die mitt-

leren und unteren Behörden der Länder bei der Verwaltung der Reichswasserstraßen der Leitung des Reichsverkehrsministeriums unterworfen sind (§ 11 Abs. 1 Satz 2 des Staatsvertrags), macht die bei ihnen beschäftigten Beamten nicht zu Beamten, die im Dienste des Reichs stehen. Die mit der Verwaltung staatlicher Polizei betrauten Beamten preuß. Gemeinden haben hierbei den Weisungen der ihnen vorgeordneten staatlichen Behörden zu folgen. Trotzdem haftete für Versehen, die sie bei dieser Tätigkeit begingen, schon nach dem PrStaatshaftG. die Gemeinde, nicht der Staat. Diese aus § 4 das. gezogenen Folgerung ist für den entsprechenden Art. 131 RVerf. ebenfalls unabweislich und ist vom erf. Sen. auch bereits für ihn ausgesprochen worden (Urt. vom 23. März 1927, III 199/26; LZ. 1927, 1271 Nr. 11). Dahingestellt bleiben kann, ob die Aufwendungen, die die Länder auf Grund von Art. 131 RVerf. machen müssen, um die durch Verschulden ihrer Beamten bei Verwaltung der Reichswasserstraßen für Dritte entstehende Schäden auszugleichen, zu den Kosten gehören, die nach der angeführten Bestimmung des Staatsvertrages das Reich zu tragen hat. Wäre das zu bejahen, so folgte daraus doch nur ein Rückgriffsrecht der Länder gegen das Reich, ihre Haftung nach außen würde dadurch nicht berührt.

Die Ausführungen der Rev. vermögen dieses Ergebnis nicht zu entkräften. Auf die Entwicklung der preuß. Wasserstraßenverwaltung bis zum Übergang der Wasserstraßen auf das Reich kommt es nicht an, da der Staatsvertrag unzweideutig erkennen läßt, daß die Beamten der in Frage kommenden mittleren und unteren Behörden im Dienste ihres Landes verblieben sind. Daß sie nach außen als Organe des Reichs auftraten, und daß sie dabei den sachlichen Weisungen des Reichsverkehrsministeriums folgen müssen, kommt gegenüber ihrer Anstellung durch das Land nach dem oben Gesagten nicht in Betracht. Eine Doppelstellung, wie sie der Senat bei den preuß. Landräten als vorliegend erachtet (RG. 100, 190; 111, 13⁴⁾), nehmen die Beamten der an der Verwaltung der Reichswasserstraßen beteiligten Landesbehörden nicht ein. Den Ländern ist nicht das Recht eingeräumt worden, ihre Beamten zugleich auch für den Dienst des Reichs anzustellen. Denn, wie nochmals zu betonen ist, hat der Staatsvertrag die Verfügung über diese Beamten ausdrücklich den Landesbehörden vorbehalten und hat sie nur bei der Wahrnehmung der Reichsaufgaben, die nicht etwa wieder Landesaufgaben geworden sind, der sachlichen Leitungsbefugnis des Reichsverkehrsministeriums unterstellt. Die Urteile des Senats RG. 92, 242 und 104, 257⁵⁾ (263), auf die sich die Rev. zur Unterstützung ihrer Auffassung bezieht, daß bei Versehen von Beamten das Gemeinwesen hafte, als dessen Organ der Beamte bei Vornahme der als schuldhaft zu erachtenden Handlung tätig geworden sei, behandeln Sonderfälle und sind daher für die jetzt zu treffende Entscheidung ohne Bedeutung. Das erste Urteil beruht auf der dem Auf-

diese Gefahr für einen Anwalt, welchem im allgemeinen weniger Zeit zur Prüfung zur Verfügung steht als einem Beamten bei seinen Gehaltsansprüchen! Die unterliegende Partei wird stets ihrem Anwalte die Schuld beimessen, wenn die Klage wegen mangelnder Passivlegitimation oder unrichtiger gesetzlicher Vertretung des Fiskus — womöglich erst in einem höheren Rechtszuge — abgewiesen wird, und von ihrem Votenstandpunkte aus den Schwierigkeiten kein Verständnis entgegenbringen, denen der Anwalt ausgesetzt ist, welcher den schwankenden Boden einer fiskalischen Klage betritt.

In dieser Stelle ist deshalb bereits früher der Ruf nach Einrichtung einer fiskalischen Generalprozessstelle erhoben worden, welche zur Entgegennahme von allen gegen den Fiskus gerichteten Klagen zuständig wäre und ihrerseits die Klagen an die in Betracht kommenden Verwaltungsstellen weiterzuleiten hätte. Leider bisher vergeblich. In der Zeit des Behördenabbaus mag es auch eine undankbare Aufgabe sein, die Einrichtung einer neuen Verwaltungsstelle anzuregen. Es fragt sich indessen, ob es sich hierbei nicht gerade um eine Einschränkungsmaßnahme und einen Akt der Rationalisierung handelt. Denn wieviel Arbeitskraft in den Anwaltsbüros und bei den Gerichten mit der Prüfung der wenig nutzbringenden Fragen der Passivlegitimation und der gesetzlichen Vertretung des Fiskus vertan wird, das vermag nur derjenige zu ermessen, der täglich mit fiskalischen Prozessen zu tun hat. Und wäre es nicht vielleicht doch eine Ersparnis an Arbeitskraft, wenn alle fiskalischen Klagen an einer Zentral-

⁴⁾ JW. 1925, 2766. ⁵⁾ JW. 1924, 48.

stelle durch die Hand eines eingearbeiteten Spezialisten gingen, statt daß jeder Oberpräsident, Oberlandesgerichtspräsident, Regierungspräsident, Präsident des Landesfinanzamtes usw. seinen besonderen Sachbearbeiter hat, der sich in die einschlägigen rechtlichen Fragen einarbeiten muß?

Es ist zuzugeben, daß eine derartige Zentralstelle die Gefahr einer gewissen Verzögerung des Schriftwechsels mit sich bringt. Indessen scheint mir diese Gefahr geringer zu sein als die Gefahren, denen jetzt die Rechtsverfolgung bei fiskalischen Prozessen häufig ausgesetzt ist. In Zeiten der Behördenumbildung, wie sie die fortschreitende Verreichlichung der bundesstaatlichen Behörden mit sich bringt, ist sie ganz besonders groß. Nach dem Weltkrieg — es wird i. J. 1922 gewesen sein — hat sich der 11. ZivSen. des RG. deshalb bereits einmal veranlaßt gesehen, an höherer Stelle die Schwierigkeiten zur Sprache zu bringen, die sich damals infolge der Demobilisierung und Umbildung des alten Heeres bei den gegen den Militäriskus gerichteten Klagen bemerkbar machten und die unter Umständen aus prozessualen Gründen zu unerfreulichen Ergebnissen führen konnten. Daß die Zwitterstellung der Behörden und Beamten in der stetig fortschreitenden Verreichlichung für den Anwalt als Rechtsberater auch jetzt noch und in Zukunft große Gefahren mit sich bringt und bringen wird, das zeigen die obigen Entsch. des 1. und 3. ZivSen. des RG.

ban des alten Heeres Rechnung tragenden Vorschrift des § 1 Abs. 3 RStG. v. 22. Mai 1910, die für den Bereich dieses Gesetzes die Personen des Soldatenstandes den Reichsbeamten gleichstellt. Das zweite Erkenntnis befaßt sich mit den Arbeiter- und Soldatenräten. Diese waren von keiner Seite zu Beamten ernannt worden, hatten sich vielmehr die Befugnis zur Ausübung öffentlicher Gewalt selbst beigelegt. Das Gemeinwesen, das für hierbei von ihnen begangene Amtspflichtverletzungen einzustehen hatte, konnte deshalb nicht nach dem sonst maßgeblichen Instellungsakt bestimmt werden. Deshalb mußte die Haftung für sie abhängig gemacht werden davon, zu wessen Geschäftsbereich die im Einzelfall von dem Arbeiter- und Soldatenrat verletzte Amtspflicht gehörte.

Zu Unrecht beruft sich die Rev. darauf, daß der 1. Zivilsen. des RG. in RG. 115, 54 (58/59) die Haftung für Verfehen der mit der Verwaltung der Reichswasserstraßen betrauten Landesbeamten dem Reich auferlegt habe. Der erf. Sen. hat dazu in dem oben erwähnten Urteil v. 6. Dez. 1927 ausgesprochen, mangels besonderer hierauf bezüglicher Ausführungen müsse angenommen werden, daß der 1. Sen. hierbei von der ständigen Rspr. des erf. Sen. nicht habe abweichen, sondern nur auf den nach seiner Ansicht anders gearteten Fall habe abstellen wollen. Diese Auslegung des genannten Urteils ist um so gerechtfertigter, als der 1. Zivilsen. in RG. 110, 349^o) (350) für das RStG. v. 22. Mai 1910, das insoweit mit Art. 131 RVerf. völlig übereinstimmt, anerkannt hat, daß es für die Frage, ob das Reich oder Preußen hafte, nicht darauf ankomme, ob der schuldige Beamte ein Reichs- oder ein preuß. Hoheitsrecht ausgeübt habe. Er hat dort durchaus übereinstimmend mit der dargelegten Rspr. des erf. Sen. das entscheidende Gewicht auf die Tatsache gelegt, daß der Beamte, ein Kanallotse, von einer Reichsbehörde als Reichsbeamter angestellt worden sei.

Das BG. hat demnach mit Recht die Passivlegitimation des verklagten Deutschen Reichs verneint. Sofern im vorliegenden Fall der Tatbestand des Art. 131 RVerf. gegeben ist, trifft die Haftung den preuß. Staat.

(U. v. 31. Mai 1929; 205/28 III. — Königsberg.) [Sch.]

b) Strafsachen.

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

6. § 222 StGB. Fahrlässigkeit eines Kraftwagenführers kann nicht darin erblickt werden, daß er einem nachfolgenden Wagen ein überholen nicht ermöglicht hat.[†])

Am 27. Sept. 1927 fuhren auf der Straße Beelitz-Treuenbriegen drei Personenkraftwagen hintereinander in gleicher Richtung, voraus der Angekl., nach ihm der Kaufmann J. mit Thea K. als Begleiterin. Dieser machte wiederholt den Versuch, den Angekl. zu überholen, mußte aber davon absehen, weil der vorausfahrende Wagen ab und zu Bewegungen nach links ausführte. Schließlich wollte er aber

^o) JW. 1925, 1275.

Zu 6. Für die Frage, ob der Angekl. sich einer fahrlässigen Tötung schuldig gemacht hat, ist zu prüfen, welche Pflichten er verabräumt, insbes. welche Vorschriften er verletzt haben könnte. Nach § 21 KraftfVerkVO. hat er, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte Seite des Weges einzuhalten. Im vorl. Falle ist er offenbar zeitweise zu stark auf die linke Wegeseite gekommen, wodurch im Augenblick der Überholung das Unglück entstanden ist. Die Frage ist, ob hier „besondere Umstände“ im Sinne der zitierten Vorschrift anzuerkennen sind, die ein stärkeres Fahren nach links zulässig machen, oder ob zur Innehaltung der Verpflichtung ausreichenden Rechtsfahrens gem. § 18 Abs. 1 a. a. D. eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit hätte eintreten müssen. Ferner entsteht die Frage, ob der Angekl. zwecks Innehaltung der Bestimmung des § 17 Abs. 1 a. a. D. überhaupt so langsam hätte fahren müssen, daß ein Schleudern des Wagens ausgeschlossen oder ein Umfahren der Böcher in der Straßendecke überflüssig war. Schließlich könnte noch eine Verletzung des § 23 Abs. 1 Satz 3 a. a. D. in Frage kommen. Wenn — was nach dem Tatbestand des Urteils

die Überholung doch durchführen. Dabei kam der Wagen des Angekl. wieder nach links, so daß J. sich genötigt sah, mit großer Gewalt zu bremsen. Dadurch überschlug sich sein Wagen, so daß er tödlich verunglückte und Thea K. schwer verletzt wurde.

Das BG. hat nicht feststellen können, daß der Angekl. seinen Hintermann absichtlich am Überholen habe hindern wollen. Es nahm an, daß die unregelmäßigen Bewegungen auch andere Ursachen haben konnten; einmal konnte der Wagen ab und zu gesprungen sein, weil die Straße schlecht beschaffen war und Löcher hatte, und dann konnte auch der Angekl., um die durch das Ausfahren entstandenen Unebenheiten der Straße zu umgehen, seinen Wagen absichtlich seitwärts gelenkt haben. Da sichere Feststellungen in dieser Hinsicht sich nicht treffen ließen, so konnte gerade die verhängnisvolle Linksbewegung in der bewußten Umgehung der Unebenheiten ihren Grund gehabt haben. Eine Fahrlässigkeit hat aber das BG. in einem solchen Verhalten nicht erblickt. Ein Rechtsirrtum tritt dabei nicht zutage. Daß besondere Gründe für den Angekl. bestanden, das Umfahren der Löcher in jenem Augenblick zu unterlassen, und daß sein Verhalten deshalb einer Außerachtlassung der gebotenen und ihm zumutenden Sorgfalt gleichkam, ist dem Urteil nicht zu entnehmen. Es ist vielmehr festgestellt, daß sein Wagen geschlossen war und er aus diesem Grunde und wegen der schlechten Beschaffenheit der Straße und der verhältnismäßig großen Fahrgeschwindigkeit nicht ohne weiteres eine Sichtmöglichkeit nach hinten hatte, ferner daß er seine Aufmerksamkeit auf seinen Wagen zu richten genötigt war. Das BG. hat des weiteren, wie sich aus dem Nebenak: „falls er ein Signal hörte“ ergibt, auch nicht als nachgewiesen erachtet, daß der Angekl. in dem entscheidenden Zeitpunkt erkannt hat, daß ihn ein anderer Wagen zu überholen im Begriffe war. Eine Fahrlässigkeit des Angekl. kann deshalb auch nicht darin erblickt werden, daß er trotz der ein Überholen gefährdenden Schwankungen seines Wagens mit der gleichen Geschwindigkeit weiterfuhr und nicht seine Fahrtmäßigkeit oder anhielt, um ein Überholen zu ermöglichen. Sache des J. wäre es gewesen, das Überholen zu unterlassen, nachdem er wiederholt wahrgenommen hatte, daß der Wagen des Angekl. sich nach links bewegte.

(2. Sen. v. 25. April 1929; 2 D 74/29.) [A.]

7. §§ 222, 230 StGB. Die Fahrlässigkeit eines Kraftwagenführers, der in harmloser Lage infolge Schrecklähmung einen Unfall verursacht, kann darin gefunden werden, daß er sich mit dem Kraftfahren befaßt, obwohl er weiß oder bei gehöriger Aufmerksamkeit wissen kann, daß er den Anforderungen an Geistesgegenwart, die an einen Kraftwagenführer gestellt werden müssen, nicht gewachsen ist.

Die Rev. macht geltend, daß der Verkehrsschutzmann M. die Angekl. durch seine Weisungen, den haltenden Straßenbahnwagen links zu überholen und die Fahrt nach der Überholung auf dem dem Richtungsanzeiger entsprechenden Weg fortzusetzen, in eine Lage gebracht habe, der sie nicht ge-

jedenfalls unterstellt werden kann — der Angekl. Unebenheiten der Straßendecke wiederholt umfahren wollte und deswegen vielfach stärker nach links herüberfuhr, so wird man darin wohl „besondere Umstände“, die das Linksfahren vorübergehend rechtfertigten, anerkennen können, denn es war ihm nicht zumuten — und sei es durch Verlangsamung des Fahrtempos — in jedes Loch der Straßendecke hineinzufragen. Daher kann auch ein Mangel an Vorsicht nicht darin gesehen werden, daß der Angekl. die Böcher nicht durch, sondern umfuhr, wobei es nach dieser Feststellung belanglos ist, ob er bei geringerer Geschwindigkeit die Böcher der Straße überhaupt hätte durchfahren können. Endlich könnte dem Angekl. nicht eine Nichtbeachtung des § 23 Abs. 1 Satz 3 a. a. D. zum Vorwurf gemacht werden, da nach dem Tatbestand mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, daß er die Absicht des nachkommenden Fahrzeugs, ihn zu überholen, nicht bemerkte hat. Wenn also obiges Ur. auch nicht im einzelnen ausführt, warum der Angekl. nicht irgendwelche Pflichten verletzt hat, so ist es m. E. doch im Ergebnis zutreffend. Der Unfall ist offenbar lediglich durch eine Pflichtverletzung des Geschädigten selbst herbeigeführt.

Prof. Dr. S. Peters, Berlin.

wachsen gewesen sei. Diese Einwendung vermag der Rev. nicht zum Erfolg zu verhelfen. Nach den Feststellungen war — von den beiden Straßenbahnwagen abgesehen — sowohl die Fahrbahn über die Elsterbrücke als auch jene der abzweigenden Reichenbacher Straße völlig verkehrsfrei; die Lage, in welche die Angekl. durch die Weisungen des Verkehrsschutzmannes veretzt wurde, war nach dem Gutachten des Sachverständigen harmlos; es handelte sich für die Angekl. um das Hindurchfahren zwischen zwei Straßenbahnwagen, von denen der von ihr überholte stand, der entgegenkommende im Augenblick der Überholung noch 40 m entfernt war: der Überblick war nach allen Seiten frei; ihr Wagen hatte im Zeitpunkt der verhängnisvollen Gaszufuhr das Geleise, auf dem der entgegenkommende Straßenbahnwagen fuhr, bereits überschritten; jede Gefahr wäre ausgeschlossen gewesen, wenn die Angekl. — sei es mit oder ohne Gaszufuhr — ihren Wagen, entsprechend der von ihr ohnehin beabsichtigten und angezeigten Fahrtrichtung, nach links gesteuert hätte. Wenn die Angekl. in dieser harmlosen Lage derart den Kopf verlor, daß sie „wie gelähmt“ das Steuer krampfhaft festhielt und den infolge der Gaszufuhr vorwärtschießenden Wagen über den Bürgersteig und durch das Brückengeländer in den Fluß laufen ließ, so ergibt sich hieraus, daß sie den Anforderungen, die an einen Kraftwagenführer gestellt werden müssen, in keiner Weise gewachsen war. Das VG. hat auch angenommen, daß sie diese ihre Schwäche gefühlt habe. Dann mußte sie aber, wie das VG. mit Recht hervorgehoben hat, davon Abstand nehmen, mit ihrem Wagen — noch dazu unter Mitnahme von Fahrgästen — eine Großstadt zu besuchen und sich hierdurch in Lagen zu versetzen, in denen sie wegen des Mangels an Entschlußkraft ihre Fahrgäste sowie andere Wegebenutzer der Gefahr der Körperverletzung oder Tötung aussetzte. Die Fahrlässigkeit kann insbes. auch darin liegen, daß jemand sich mit einer Sache befaßt, von der er erkennt oder bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen muß, daß er ihr nicht gewachsen ist (RGEntsch. v. 18. Mai 1916, I 182/16 = LZ. 1916, 1105 Nr. 22).

(1. Sen. v. 18. Juni 1929; 1 D 88/29.)

[A.]

8. §§ 316, 59 StGB. Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports. Gefährdung durch wesentliche Steigerung einer bestehenden, nicht vom Täter herbeigeführten geringeren Gefahr. Voraussehbarkeit des allgemeinen Verlaufs.

1. Der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Fehlen des Lichtes am Fuhrwerk, das dem Angekl. als Fahrlässigkeit angerechnet wird, und der körperlichen Verletzung seiner Begleiter ist im angefochtenen Urteil rechtlich einwandfrei nachgewiesen. Denn es ist tatsächlich festgestellt, daß das Fuhrwerk, wenn es Beleuchtung gehabt hätte, vom Stellwerksbeamten mindestens auf dem Bahnübergang bemerkt worden wäre, und das VG. hat angenommen, daß der Beamte daraufhin die Schranken offengehalten oder hochgezogen und der Angekl. noch Zeit gehabt und sie auch ausgenützt hätte, dem Zusammenstoß mit dem herannahenden Lugszug zu entgehen. Die Begleiter des Angekl. wären also nicht verunglückt, wenn das Fuhrwerk mit Licht versehen gewesen wäre.

2. Einer besonderen Erörterung bedarf die Frage, ob die Annahme, daß der Angekl. durch die Unterlassung der Beleuchtung den Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt hat, rechtlich haltbar ist. Das Urteil stellt zunächst nur fest, daß der Stellwerksbeamte das Fuhrwerk in beleuchtetem Zustande schon vor Betreten des Bahnübergangs hätte sehen können und hält es für wahrscheinlich, daß er es auch so frühzeitig gesehen hätte, da der Blick des Beamten, wenn er an den Windenblock herantritt, auf die Unfallstelle fällt und ihm vor Schließen der Schranken die Pflicht obliegt, nachzusehen, ob sich Gefährte ihnen nähern. Das VG. hat gleichwohl nicht seine Überzeugung ausgesprochen, daß N. dann auch wirklich das Fuhrwerk gesehen hätte, diese Überzeugung anscheinend auch nicht gehabt, da das Urteil fortfährt, daß er das Fuhrwerk spätestens auf dem Übergang selbst bemerkt hätte. Es hat danach vermutlich die Möglichkeit offen lassen wollen, daß N., ungedenken seiner Pflicht, beim Herantreten an den Windenblock keinen Blick durchs Fenster geworfen hätte. Das

Urteil schildert demgemäß nicht den weiteren Verlauf im Falle des frühzeitigen Übersehens der Lage: ob N., was nach dem Sachverhalt unwahrscheinlich ist, die Schranken noch vor Betreten des Bahnkörpers durch das Fuhrwerk hätte schließen können und geschlossen hätte, oder ob er, obwohl der Zug herannahte, dem Angekl. das Überschreiten des Übergangs freigegeben hätte. In diesem zweiten Falle hätte nicht wohl verneint werden können, daß der Transport — trotz der Beleuchtung in Gefahr gesetzt wurde. Denn zur Gefahr gehört nur der Zustand, daß die Möglichkeit des drohenden Schadens naheliegt (RGSt. 61, 362).

Insofern hätte es an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Fehlen der Beleuchtung und der Transportgefährdung gefehlt, denn sie wäre auch bei Vorhandensein der Laterne eingetreten.

Gleichwohl ist die Annahme dieses Zusammenhangs aus anderem Grund rechtlich nicht zu beanstanden. Denn diese eben besprochene, nicht auf das Fehlen des Lichtes zurückzuführende Gefahr ist durch diesen Mangel wesentlich erhöht und bis zum Eintritt des drohenden Schadens, nämlich des Zusammenstoßes, gesteigert worden, wie sich aus den Ausführungen zu Nr. 1 ergibt. Daß eine Gefährdung auch bei einer wesentlichen Steigerung einer bestehenden, nicht vom Täter herbeigeführten geringeren Gefahr angenommen werden kann, hat das RG. in der Entsch. RGSt. 53, 212 dargelegt.

3. Hat sonach das VG. auf Grund seiner bisherigen Feststellungen mit Recht angenommen, daß der Angekl. durch die Unterlassung der Beleuchtung seines Fuhrwerks sowohl die Körperverletzung seiner Begleiter als die Gefährdung des Eisenbahntransports verursacht hat, so bestehen doch erhebliche Bedenken gegen die Annahme der Fahrlässigkeit nach beiden Richtungen hin. Das Urteil beschränkt sich in dieser Hinsicht auf den Satz, es sei fahrlässig gewesen, daß der Angekl. mit unbeleuchtetem Fuhrwerk bei Dunkelheit die Schranken überquert habe. Das VG. hätte zwar eine Vernachlässigung der dem Angekl. obliegenden Sorgfaltspflicht darin finden können, daß er bei Dunkelheit mit unbeleuchtetem Fuhrwerk überhaupt gefahren ist, da ein solcher Zustand für andere Wegebenutzer eine gewisse Gefahr in sich birgt. Auch mag es sein, daß man die Anwendung dieser gebotenen Vorsicht vom Angekl. billigerweise erwarten konnte. Allein damit ist der Begriff der Fahrlässigkeit nicht erschöpft. Dazu gehört weiter, daß der Täter den Erfolg voraussehen konnte. Darüber spricht sich das Urteil überhaupt nicht aus. Die Voraussehbarkeit des Erfolgs war aber im gegebenen Falle fernliegend. Zwar wird nicht erfordert, daß der Täter bei fahrlässiger Körperverletzung den tatsächlichen Verlauf in allen Einzelheiten voraussehen in der Lage war (RGSt. 19, 51 u. a.). Wohl aber ist es nötig, daß er sich bei der ihm nach seiner Einsicht und Erfahrung zumutbaren Aufmerksamkeit den allgemeinen Verlauf vorstellen konnte. Dem Angekl. mußte also nachgewiesen werden, daß er vorausszusehen imstande war, infolge der fehlenden Beleuchtung des Fuhrwerks könne ein Zusammenstoß mit einem Eisenbahnzug erfolgen. Das liegt schon deshalb außer dem Bereich der gewöhnlichen Erfahrung, weil die vorhandenen Schranken eines Bahnübergangs nicht nur dann geschlossen werden müssen, wenn sich zugleich ein Zug und ein Wegebenutzer dem Übergang nähert, sondern auch dann, wenn ein Zug fällig ist, gleichgültig, ob der Weg, der über den Bahnkörper führt, begangen oder befahren ist oder nicht. Sind die Schranken offen und ist ein Zug weder zu sehen noch zu hören, dann ist der Übergang im allgemeinen frei, solange die Schrankenglocke nicht ertönt (§ 79 EiseBetrD.). Daß der Angekl. als einfacher Fuhrmann sich etwa vorgestellt haben könnte, bei Beleuchtung seines Fuhrwerks werde der 200 m entfernte Schrankenwärter, wenn er ihn zwischen die Schranken eingeschlossen hätte, auf ihn aufmerksam werden und die Schranken so rechtzeitig wieder aufziehen, daß er einem Zusammenstoß entkomme, dafür fehlt es im Urteil an jedem Anhalt.

Das gilt gleichermaßen sowohl für die fahrlässige Körperverletzung als für den Gesichtspunkt der fahrlässigen Eisenbahntransportgefährdung. Denn auch bei dieser bedarf es der Feststellung der Voraussehbarkeit des Erfolges, nämlich der Voraussehbarkeit der Gefährdung (RGSt. 5, 235; 12, 203; 22, 357).

4. Für die neue Verhandlung ist noch auf folgendes hinzuweisen:

a) Sollte festgestellt werden, daß das Läutewerk, was bei dem bisher festgestellten Sachverhalt nicht wahrscheinlich ist, ertönt ist, bevor der Angekl. mit der Spitze seines Fuhrwerks den Bahnübergang betreten hatte, dann könnte ein fahrlässiges Verhalten darin gefunden werden, daß er mit seinem schwerfälligen Gefährt es unternahm, den Bahnübergang noch vor Herablassen der Schranken hinter sich zu bringen. Der Angekl. hat sich in dieser Richtung dahin verteidigt, daß nur zwei Glockentöne zu hören waren, als er sich bereits auf den Schienen befand.

b) Bei der erneuten Prüfung des ursächlichen Zusammenhangs wird Gewicht darauf zu legen sein, ob die örtlichen Vorschriften gebieten, die Laterne an einem Fuhrwerk so anzubringen, daß es der Schrankenwärter bei Befolgung dieser Bestimmung hätte sehen können. Wenn es z. B. im fraglichen Bezirk gestattet ist, die Laterne an der linken Seite des Fuhrwerks oder des Pferdes anzubringen, dann würde das schwerlich angenommen werden können.

(2. Sen. v. 18. April 1929; 2 D 1421/28.)

[A.]

Bayerisches Oberstes Landesgericht. Strafsachen.

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

1. § 6 KraftfG. Über den Begriff: Straßenkreuzung mit Verkehrsregelung.

Es kann nicht schlechthin jede Straßenkreuzung, an der ein Verkehrsschuttmann aufgestellt ist, als eine solche angesehen werden. Nur wenn dieser Beamte im einzelnen Falle den Verkehr durch Zeichengabe wirklich regelt, besteht Verkehrsregelung; nur wenn er die eine Fahrtrichtung tatsächlich sperrt, ist für die Fahrzeuge der anderen Richtung freie Durchfahrt gegeben. Der Verkehrsschuttmann ist nach seinen Dienstvorschriften nicht verpflichtet, ununterbrochen abwechselungsweise die eine und dann die andere Fahrtrichtung zu sperren, sondern er darf zeitweilig die Verkehrsregelung unterlassen, wenn hierzu keine Notwendigkeit besteht, wenn nämlich der Verkehr so undicht ist, daß seine Sicherung durch Sperrung der einen oder der anderen Fahrtrichtung nicht erforderlich erscheint.

BayObLG., StrSen., Urtr. v. 1. März 1929, RevReg. I Nr. 897/28.)

*

2. § 6 KraftfG.; § 30 KraftfVerfWd. Befugnis der Polizeibehörden zum Erlaß von PolWd. auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens. †)

Polizeiverordnungen oder, wie sie in Bayern bezeichnet werden, polizeiliche Vorschriften sind Rechtsverordnungen, die nicht von den Organen der Gesetzgebenden, sondern von denen der ausübenden Gewalt erlassen werden, aber im Gegensatz zu den Verwaltungsverordnungen nicht bloß Weisungen an die Verwaltungsbehörden enthalten, sondern Gebote und Verbote an die Staatsuntertanen unter dem Zwange der Strafanordnung aufstellen, also Gesetze im materiellen Sinne des Wortes, Rechtsnormen schaffen. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen unterlag nach Art. 4 Nr. 13 der alten NVerf. (wenigstens in beschränktem Umfang) und unterliegt nach Art. 7 Nr. 19 der neuen NVerf. der Gesetzgebung des Reiches und wurde durch das KraftfG. v. 3. Mai 1909 geregelt. Weder in der alten noch in der neuen NVerf. ist durch irgendeine Bestimmung eine allgemeine Befugnis zum Erlaß

Zu 2. Die Entsch. gibt zu erheblichen Bedenken Anlaß.

1. Nach dem Recht der alten NVerf. war es bekanntlich streitig, ob nicht unmittelbar auf Grund der Verf. (Art. 7 Ziff. 2) ein Verordnungsrecht eines Reichsorgans — und zwar des Bundesrats — bestand (besaß z. B. von Anschütz); bekannt war insbes. der Kampf Arnolds für ein darüber hinausgehendes selbständiges Verordnungsrecht (auch praeter legem); vgl. Hatschek, Deutsches u. preuß. Staatsrecht II, 115 ff. Für das geltende Reichsrecht kann es nicht zweifelhaft sein, daß „keine allgemeine Befugnis zum Erlaß von Rechtsverordnungen durch ein Organ der ausübenden Gewalt — wie das BayObLG. in trefflicher Verdeutschung des wenig schönen Wortes „Exekutive“ sagt — begründet“ ist. Übereinstimmend Hatschek a. a. O. II, 114; Anschütz, NVerf., 10. Aufl., S. 355; Giese, NVerf., 7. Aufl., S. 229 f.; Poersch-Deffter, NVerf., 3. Aufl., S. 334; W. Jellinek, Verf. u. Verw. des Reichs u. d. Länder: Teubners Handb. d. Staats- u. Wirtschaftskunde, Abt. Staatskunde II 2, 195; vgl. auch Frhr. v. Freytagh-Loringhoven, Die Weimarer Verf., S. 235 f. und Bredt, Der Geist der Deutschen NVerf., S. 92 (Anm. 3). Anders wohl nur Arnoldt, NVerf., Bem. 3 zu Art. 77. (2. — letzte von ihm selbst besorgte — Aufl., S. 137 ff.) Auch der Satz, daß die Befugnis zum Erlaß von Rechtsvorschriften

von Rechtsverordnungen für ein Organ der ausübenden Gewalt begründet (Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, 5. Aufl., 2. Bd. S. 89 ff., 97; Giese, Verf. des Deutschen Reiches, Art. 77 Anm. II, 1). Es ist aber allgemein anerkannter Grundsat, daß im einzelnen Falle durch Anordnung der Gesetzgebung die Befugnis zur Erlassung von Rechtsvorschriften übertragen werden kann (Laband, Giese a. a. O.; RSt. 55, 246; RG. 107, 317). Die Rechtsgültigkeit einer den Kraftfahrzeugverkehr betreffenden Rechtsverordnung hat also eine solche reichsgesetzliche Ermächtigung der sie erlassenden Stelle (Delegation) zur Voraussetzung.

Der § 6 Abs. 1, 3 KraftfG. erteilt eine Ermächtigung zur Erlassung der unter dem Gesichtspunkte des Kraftfahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen erforderlichen Anordnungen an zwei Stellen: zunächst an die Reichsregierung (früher Bundesrat) und in zweiter Linie an die Landeszentralbehörden. Irgendeiner anderen Behörde wird im Gesetze die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen ausdrücklich nicht erteilt. Wohl aber sieht die Reichsregierung (der Bundesrat) in der von ihr auf Grund des § 6 des Ges. erlassenen AusfWd., der KraftfVerfWd., und zwar in § 30 (früher § 23) Verbote und Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Landespolizeibehörden vor. Es bestehen Zweifel über die Zulässigkeit solcher von Polizeibehörden erlassenen Rechtsvorschriften und über die Rechtsgültigkeit der Bestimmung des § 30 (des früheren § 23) KraftfVerfWd. selbst. Solche Zweifel werden namentlich von Müller, AutomobilG. (4. Aufl.), zu § 6 Anm. A Ia 2 (S. 183 ff.) erhoben und begründet.

Die Gerichte haben zu der Streitfrage noch wenig Stellung genommen; sie haben im allgemeinen ohne weitere Untersuchung den § 30 KraftfVerfWd. als gültig und als geeignete Grundlage für polizeiliche Vorschriften angesehen. Nur das RG. hat sich in einem Urtr. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) eingehender mit der Frage beschäftigt und sie nochmals in einem Urtr. v. 29. Okt./5. Nov. 1928, 3 S 577/28 (RGZ. ErgBd. 8, 276 und Kraftf. 1928, 386) behandelt. Das OLG. Hamburg (DAutoR. 1928, 325) ist ohne weitere Erörterung dem Standpunkte des RG. beigetreten. Die beiden Entsch. des RG. vertreten die Anschauung: der § 30 (früher § 23) KraftfVerfWd. enthalte keine Ermächtigung der Polizeibehörden zum Erlaß der betreffenden Vorschriften, sondern nur einen sog. Vorbehalt der den Polizeibehörden nach dem früheren Rechte zustehenden Befugnis zum Erlaß solcher Anordnungen (Urtr. v. 10. Febr. 1913); die landesrechtlich gegebene Zuständigkeit örtlicher Stellen zur Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs bestehe aber nicht mehr in dem landesrechtlich festgesetzten Umfange neben der reichsrechtlich begründeten Zuständigkeit, sondern nur noch im Rahmen des § 30 KraftfVerfWd. (Urtr. v. 5. Nov. 1928).

Der erk. Sen. vermag sich dieser Anschauung nicht anzuschließen. Allerdings ist der Begriff des „Vorbehalts der Landesgesetzgebung“ dem Reichsrechte nicht fremd. Wenn ein RGef. die Erlassung von Rechtsvorschriften durch die Länder zuläßt, so kann dies einen doppelten Sinn haben: Es kann darin eine Ermächtigung (Delegation) an die Länder zur Erlassung von AusfWd. liegen, die sich innerhalb des durch die Regeln des RGef. gezogenen Rahmens halten, es kann aber auch damit bestimmt sein, daß es den Ländern überlassen, vorbehalten bleiben solle, von der Reichsgesetzgebung freigelassene Gebiete in eigener Gesetzgebungszuständigkeit durch Anordnungen zu regeln, die neben dem RGef. bestehen. Es ist denkbar, daß in einem und demselben RGef. sowohl Ermächtigungen an die Länder als auch Vorbehalte der Landesgesetzgebung vorkommen (vgl. Laband a. a. O. S. 102, 103). Nun enthält zwar § 6 Abs. 1 und 3 KraftfG. eine Ermächtigung der Reichsregierung und der obersten Landesbehörden, es spricht aber nirgends einen Vorbehalt für die Ländergesetzgebung aus. Man könnte vielleicht daran denken, das RGef. habe stillschweigend einen solchen Vorbehalt in dem Sinne gemacht, daß es den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur hinsichtlich der Fragen allgemeiner

durch Gesetz übertragen werden kann, ist nicht zu bestreiten (vgl. W. Jellinek a. a. O.). Fraglich bleibt nur, ob im gegebenen Fall eine rechtswirksame Übertragung vorliegt.

2. Wenn das BayObLG. zunächst die vom RG. vertretene Anschauung von einem Vorbehalt landesrechtlicher Vorschriften ablehnt, so ist auch dies zu billigen. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß auch ein solcher Vorbehalt an der Vorschr. des § 6 KraftfG. scheitern würde, wie Müller, AutomobilG., 4. Aufl., S. 184 ff., m. E. unwiderlegbar nachgewiesen hat. („Wenn § 6 d. Ges. die Zuständigkeit der Reichsregierung und der Landeszentralbehörden zur Erlassung von Vorschriften zur Erhaltung von Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen auf dem Gebiet des Kraftverkehrs bestimmt, so sind damit landesrechtlich etwa begründete Zuständigkeiten ... beseitigt.“)

3. Aber auch den Versuch, die Lehre von einer stillschweigenden Ermächtigung zu begründen, wie ihn das BayObLG. unternommen hat, halte ich für mißlungen. Es wird nicht nur „vielfach angezweifelt“, sondern ist wohl die überwiegende Meinung, daß die Verordnungsgewalt grundsätzlich nicht übertragbar ist (vgl. Fleiner, Institutionen des DVerwR., 8. Aufl., S. 71; W. Jellinek, Gesetz, Gesetzesanwendung u. Zweckmäßigkeitserwägung, S. 257 ff., und

Natur selbst und durch Anordnungen der ermächtigten Stellen habe regeln, aber bezüglich der hiervon nicht berührten besonderen örtlichen Verhältnisse der Regelung durch die Landesgesetzgebung und damit durch die untergeordneten, örtlichen Behörden der Länder habe Raum lassen wollen. Für diesen Gedanken ließe sich die vom RG. angezogene, bei den Beratungen der Reichstagskommission von einem Regierungsvertreter abgegebene Erklärung verwerten, daß die in § 6 Abs. 1 Nr. 2 des Ges. angeführten Anordnungen, die nach dem Gegegnurfe nicht dem Bundesrate, sondern den Landeszentralbehörden zugeordnet waren, nur solche allgemeiner Art sein, sich aber nicht auf besondere örtliche Verhältnisse erstrecken sollten, daß vielmehr Anordnungen der letzteren Art der Ortspolizeibehörde überlassen blieben (Verh. d. R. 12. LegPer. Bd. 253 S. 7597). Allein wenn das wirklich nicht bloß die Auffassung des Regierungsvertreters, sondern auch die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein sollte, so hat dieser Wille in dem Gesetze selbst, das die Ermächtigung der Reichsregierung und der Landeszentralbehörden in keiner Richtung einschränkte, keinerlei Ausdruck gefunden; er ist somit jedenfalls nicht Gesetzesinhalt geworden. Auch die Entsch. des RG. geht nicht von einer solchen Auffassung der Rechtslage aus; sie erblickt vielmehr in dem § 30 (23) der von der Reichsregierung (Bundesrat) erlassenen Kraftf. den Vorbehalt. Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die Reichsregierung berechtigt gewesen wäre, einen solchen Vorbehalt zu machen; denn der Inhalt des § 30 (23) rechtfertigt die Auffassung dieser Vorschrift als Vorbehalt nicht. Nach staatsrechtlichen Grundsätzen hat nicht der Reichsgesetzgeber, sondern das Landesstaatsrecht zu bestimmen, in welchen Formen die landesrechtlichen Anordnungen erlassen werden und welche Behörden der Länder zur Erlassung zuständig sind. Daraus, daß der § 30 (23) dem nicht Rechnung trägt, folgt, daß dem Gesetzgeber bei der Erlassung nicht der Gedanke vorgegriffen hat, es werde neben dem den Kraftfahrzeugverkehr regelnden Reichsgesetzgeber ein anderer Gesetzgeber kraft eigenen Rechts tätig, und daß er nicht die Absicht verfolgt haben kann, lediglich den aus einer fremden, aber doch schon bestehenden Rechtsquelle fließenden Anordnungen sachliche Schranken zu setzen. Es mag sein, daß schon zur Zeit der Erlassung des Kraftf. in allen Ländern eine Zuständigkeit der Polizeibehörden zur Erlassung von Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr allein bestand und hätte vorbehalten werden können, allein die Reichsgesetzgebung wollte den Rechtsstoff einheitlich regeln und hat deshalb auch in dem § 30 einheitliche Normen für die Zuständigkeit der Polizeibehörden erlassen. Diesen Behörden wird in § 30 die Befugnis zur Regelung gewisser Fragen erst übertragen, nicht eine schon bestehende Befugnis vorbehalten. Das geht besonders daraus hervor, daß im § 30 wiederholt von Einräumung einer „Befugnis“ gesprochen wird, so in Abs. 1 Satz 2 — wenn es hier heißt, die gleiche Befugnis stehe den höheren Verwaltungsbehörden zu, so muß auch in der Bestimmung des Satzes 1 die Erteilung einer „Befugnis“ erblickt werden —, in Satz 3, in Abs. 2 Satz 3, und daß mehrfach die „Zustimmung“ einer höheren Behörde zu einer polizeilichen Anordnung verlangt und die Zuständigkeit der Behörden zur Erteilung der Zustimmung geregelt wird.

Nach dem Ausgeführten hat der § 30 (23) nicht die Bedeutung

die dort S. 258 Anm. 30 angeführten Nachweise aus Schrifttum und Spr., insbes. Thoma, Der Polizeibefehl im Bad. Recht I, 338 ff., Schiedermaier, PolStGB. f. Bayern, 1922, S. 10. „Grundsätzlich“, d. h. sofern nicht ein Gesetz etwas anderes bestimmt (vgl. Fleiner, W. Zellinek und Thoma a. a. D.). Daß dies auch der Standpunkt der Reichsgesetzgebung ist, ergibt sich aus einer Reihe von Fällen, in denen die obersten Landesbehörden zur Weiterübertragung der ihnen rechtsrechtlich eingeräumten Verwaltungsbefugnis ausdrücklich ermächtigt worden sind. So hat nach Art. I § 2 NotG. v. 24. Febr. 1923 (RGBl. I, 147) „die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Behörde Bestimmungen über die Festsetzungen der Handhabung der Polizeistunde in Gast- und Schankwirtschaften zu erlassen“, und gem. § 6 Abs. 3 W. über die Fürsorgepflicht v. 13. Febr. 1924 (RGBl. I, 100) i. d. Fass. d. Ges. v. 8. Juni 1926 (RGBl. I, 255) setzen die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten Stellen . . . Nichtsätze für die Bemessung des notwendigen Lebensunterhalts der Hilfsbedürftigen fest. Aus diesen Beispielen ist deutlich zu entnehmen, daß der Reichsgesetzgeber da, wo er die Befugnis zum Erlaß von Rechtsverordnungen auch auf andere als die obersten Landesbehörden übertragen will, dies ausdrücklich im Gesetz bestimmt (vgl. auch Thoma a. a. D. S. 339). Ist dies nicht geschehen, so kann auch nicht entgegen dem klaren Wortlaut mit Hilfe der Entstehungsgeschichte eine stillschweigende Ermächtigung in das Gesetz „hineingelesen“ werden¹⁾. (Zur Entstehungsgeschichte

eines Vorbehalts, sondern die einer positiven Ermächtigung zur Erlassung von Rechtsvorschriften.

Die Zulässigkeit der sogenannten Subdelegation, also die Möglichkeit, daß eine zur Erlassung von Rechtsverordnungen ermächtigte Stelle die ihr übertragene Ermächtigung ihrerseits auf eine andere Stelle überträgt, wird vielfach verneint. Von der Annahme der Unzulässigkeit geht auch das Urteil des RG. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) aus. Nun ergibt sich zwar aus dem Wesen der Gesetzesdelegation, mag man ihr eine rechtliche Natur wie immer zuschreiben (vgl. hierüber Giacometti, Verordnungsrecht und Gesetzesdelegation — in der Festgabe d. Univ. Zürich z. Schweizer Juristentag 1928 S. 94 ff.), sicher der Grundsatz der Unübertragbarkeit in dem Sinne, daß der Ermächtigte durch die Tatsache der Ermächtigung allein nicht das Recht erlangen kann, die eigene, ihm übertragene Befugnis auf einen anderen weiterzuübertragen. Allein daraus folgt nicht, daß ihn nicht das ermächtigende Gesetz zu solcher Weiterübertragung, zwar nicht in ihrem ganzen Umfange, wohl aber bezüglich einzelner Fragen ermächtigen kann. Die Bestimmungen der WVerf. stehen dem nicht entgegen. Wenn der Reichsgesetzgebung die Berechtigung zur Gesetzesdelegation überhaupt zusteht, so muß ihr auch die Befugnis zugesprochen werden, im einzelnen Falle den Inhalt und Umfang der erteilten Ermächtigung so zu gestalten, daß sie der ermächtigten Stelle die teilweise Weiterübertragung der Ermächtigung gestattet. Mit dem Wesen der Ermächtigung ist dies wohl vereinbar. Auch ein gewohnheitsrechtlicher Grundsatz des Reichsstaatsrechts, der entgegensteht, ist nicht festzustellen. Es läßt sich also die Frage, ob eine Unterermächtigung erteilt werden kann, weder allgemein bejahen noch allgemein verneinen. Bildet die Grundlage zur Erlassung von Rechtsverordnungen überhaupt das einzelne Gesetz, so muß auch für die Frage der Zulässigkeit der Unterermächtigung vom einzelnen Gesetz ausgegangen werden. In diesem kann die Zulässigkeit der Übertragung der Befugnis ausdrücklich ausgesprochen sein, sie kann aber auch in anderer Weise als der Absicht des Gesetzgebers entsprechend zum Ausdruck gebracht sein. Wenn in einem Gesetze die Regelung eines Rechtstoffes einer Zentralbehörde übertragen wird, dieser aber die Ordnung des gesamten Rechtsgebietes in allen einzelnen Verästelungen schon wegen der Vielheit und Verschiedenheit der notwendig werdenden Vorschriften oder wegen der gebotenen Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse gar nicht möglich ist, so muß es als der Wille des Gesetzgebers angesehen werden, daß sich die Zentralbehörde bei der Regelung der Mitwirkung der äußeren Verwaltungsbehörden bedient und ihnen in beschränktem Umfange das Recht und die Pflicht zur Teilregelung durch Erlassung der für ihr Gebiet erforderlichen Anordnungen überträgt.

So wird nicht nur zum Teil in der Rechtslehre die Frage der Zulässigkeit der Subdelegation beurteilt (vgl. Arndt, Staatsr. des Deutschen Reiches S. 203, Verordnungsrecht des Deutschen Reiches S. 169 ff., Reichsverfassung, 3. Aufl., Art. 77 S. 221; DZS. 1914, 1152; JStW. 1902, 384; Hatzek, Außerpreuß. Landesstaatsr. S. 503; Giese, Reichsverfassung zu Art. 77 Anm. II 1), sondern auch in der Spr. findet sich die gleiche Auffassung vertreten. Sie liegt namentlich einem Urteile des RG. 107, 315 der Entsch. in Zivilsachen zugrunde, in dem die Weiterübertragung

des § 6 Kraftf. vgl. übrigens die eingehenden Darlegungen bei Müller a. a. D.). Die Vorschrift des § 30 Kraftf. VerhW. ist demnach wegen Überschreitens der in § 6 Kraftf. eingeräumten Ermächtigung unzulässig. Als zweifelhaft ist die Rechtsgültigkeit bezeichnet bei Conrad, Taschenrech. zum Kraftf. 1928, Erl. 6b zu § 6 des Ges.; ebenso wohl auch v. Hellingrath-Michel, Kraftfahrrecht, 4. Aufl., 1928, Anm. 2 zu § 30 Kraftf. VerhW.

Ob dieses Ergebnis vom Standpunkt der mit dem Vollzug der Kraftf. VerhW. betrauten Verwaltungsbehörden aus erfreulich ist oder nicht, ist für die Beurteilung dieser Rechtsfrage ohne Bedeutung; helfen kann hier nur eine Gesetzesänderung (Müller a. a. D. S. 624 Anm. 1). Solange eine den § 30 bedeckende gesetzliche Ermächtigung fehlt, kann jedoch der Fuhrwerksverkehr allgemein durch entsprechende Bestimmungen geregelt werden; diese gelten dann auch für den Kraftverkehr (Müller a. a. D.).

4. Die weiteren Ausführungen des Urteils geben zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß. Daß der Richter bei einer PolW. zwar nicht die Zweckmäßigkeit, wohl aber die Frage nachzuprüfen hat, ob die W. zu dem angegebenen Zweck erlassen worden ist, entspricht der herrsch. Meinung (vgl. W. Zellinek, Gesetz usw., S. 345 f.). Zutreffend ist auch, daß die Unwirksamkeit einer einzelnen Bestimmung nicht ohne weiteres die ganze Vorschrift erfasst. Die Entsch. hat sich hier nach dem für das Privatrecht in § 139 BGB. niedergelegten Grundsatz zu richten (vgl. BahDVBSt. 13, 163; Schiedermaier a. a. D. S. 11 f.; Emig: BahVerwBl. 1929, 210). Maßgebend ist danach, ob die übrigen Vorschriften auch bei Kenntnis jener Nichtigkeit gewollt gewesen wären (Schiedermaier a. a. D.), und dies war im vorliegenden Fall wohl zu bejahen.

RegAff. Dr. Emig, Ansbach.

¹⁾ Wenn Thoma a. a. D. von der „allgemeinen Erwägung“ spricht, daß den höheren Verwaltungsbehörden grundsätzlich nicht freistehen könne, die Zuständigkeit unterer Stellen durch Stücke ihres eigenen Wirkungskreises zu erweitern, so spricht auch dies gegen die Richtigkeit der vom BahDVB. vertretenen Anschauung.

einer gesetzlich übertragenen Befugnis zur Erlassung von Rechtsvorschriften als nicht grundsätzlich ausgeschlossen bezeichnet, für den gegebenen Fall die Übertragungsmöglichkeit aus der Entstehungsgeschichte und dem Zwecke des ermächtigenden Gesetzes gefolgt und die Notwendigkeit der Übertragung mit den besonders gearteten Umständen begründet wird. Der RFG. 16, 220 führt aus: „Wie nach staatsrechtlichen Grundsätzen durch Gesetz innerhalb mehr oder weniger eng gezogenen Grenzen die Reichsregierung oder sonstige Verwaltungsbehörden ermächtigt werden können, das Gesetz ergänzende Vorschriften zu erlassen, denen bei verfassungsmäßiger Begründung Gesetzeskraft zukommt, sofern sie sich innerhalb des gesetzlichen Rahmens halten, so können auch von den zunächst befugten Verwaltungsbehörden nachgeordnete Behörden weiter ermächtigt werden, für gewisse Materien allgemeine oder besondere Regelungen zu treffen oder Vorschriften zu erlassen. Auch durch solche sich in den Zuständigkeitsgrenzen haltende Vorschriften können für die Beteiligten Rechte und Pflichten begründet werden (vgl. auch RFG. 17, 341). Auch das Kammergericht, das in seinem Urte. v. 10. Febr. 1913 (RGZ. 43, 411) den in „fester Rechtspredung“ eingenommenen Standpunkt vertritt, daß ein Reichsorgan, welches vom Gesetze zum Erlasse polizeilicher Vorschriften ermächtigt ist, diese Befugnis einem nachgeordneten Organ oder einer nachgeordneten Behörde nur dann übertragen darf, wenn dies im Gesetze ausdrücklich zugelassen ist, scheint in späteren Entscheidungen seine Auffassung geändert zu haben. Nach einem Bericht über die Rpr. des RG. in der JW. 1920, 1045 hat dieses in zwei Urte. v. 3. Aug. 1920 und 2. Nov. 1920 grundsätzlich eine unzulässige Delegation nur dann angenommen, wenn die Landeszentralbehörde, welcher das Gesetz seine Durchführung vorbehält, mit der „Übertragung“ ihrer Befugnisse deren Ausübung völlig aus der Hand gibt, nicht aber, wenn sie sich der nachgeordneten Behörde nur als eines von ihr kontrollierten Organs bedient, mittels dessen sie selbst die ihr anvertrauten Befugnisse ausübt.

Das KraftfG. hat offenbar mit der teilweisen Weiterübertragung der der Reichsregierung und den Landeszentralbehörden erteilten Ermächtigung zur Erlassung von Ausführungsanordnungen gerechnet. Das ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte und dem Zwecke des Gesetzes sowie aus der Tatsache der unverkämpften Notwendigkeit einer solchen Übertragung. Durch das Gesetz sollte der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in den Grundzügen allgemein und einheitlich geregelt werden. Wie aber aus der bereits erwähnten, bei der Kommissionsberatung abgegebenen Erklärung des Regierungsvertreters hervorgeht, sollte die zur Erlassung der einheitlichen Ausführungsvorschriften ermächtigte Zentralstelle nur die Anordnungen allgemeiner Art treffen, während die auf die besonderen örtlichen Verhältnisse sich erstreckenden Anordnungen Aufgabe der Ortspolizeibehörden sein sollten. Als Zentralstellen waren im Gesetzentwurfe nicht der Bundesrat, sondern die Landeszentralbehörden vorgesehen. Diese sollten den nachgeordneten Polizeibehörden die Sonderregelung der örtlichen Verhältnisse überlassen. Das war bereits in den vor der Vorlegung des Gesetzentwurfes unter den Bundesregierungen vereinbarten „Grundzügen“ v. 3. Mai 1906, denen folgend die Bundesregierungen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in ihren Gebieten regelten, in § 21 vorgesehen. Auf diese Bestimmung jedenfalls, und nicht, wie das Urte. des RG. v. 5. Nov. 1928 (Ergeb. 8, 276) annimmt, auf den § 1 Abs. 1 der Grundzüge, hat der Regierungsvertreter in seiner Erklärung mit der Bemerkung hingewiesen, auch die geltenden Bestimmungen, die vom Bundesrat ausgearbeitet seien, enthielten einen solchen Vorbehalt für die Kompetenz der Ortspolizeibehörden. Durch eine dem § 21 der Grundzüge entsprechende Bestimmung haben die Bundesregierungen in den von ihnen zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen erlassenen Vorschriften (vgl. § 21 der bayr. Oberpol. Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 17. Sept. 1906 (GWB. 729) für die Polizeibehörden die Befugnis zur Erlassung örtlicher Anordnungen begründet, soweit sie nicht vorher schon nach der Landesgesetzgebung bestand, wie in Bayern nach § 12 der Oberpol. Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen usw. v. 7. Mai 1902 (GWB. 173). An die Stelle der landesrechtlichen Vorschriften ist dann nach dem Willen des KraftfG. die BundesratsWD. v. 3. Febr. 1910 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (RGBl. 389), die Vorgängerin der jetzt geltenden Verkehrsverordnung der Reichsregierung, getreten, die in § 23 (dem jetzigen § 30) die Bestimmung des § 21 der Grundzüge, also die Ermächtigung der Polizeibehörden zur Erlassung örtlicher Anordnungen aufrecht erhielt. Daß der Bundesrat (die Reichsregierung) nicht imstande gewesen wäre, auch die unendlich vielen, örtlich verschiedenen Einzelregelungen zu treffen, und daß er sich dazu der Mitwirkung der äußeren Stellen naturnotwendig bedienen mußte, bedarf keiner näheren Erörterung.

Es ist sonach anzunehmen, daß die Polizeibehörden Anordnungen zur Regelung örtlicher Verhältnisse auf Grund einer in § 30 (früher § 23) WerkWD. ihnen eingeräumten reichsrechtlichen Ermächtigung erlassen.

Solche Anordnungen können nur in dem beschränkten Rahmen

des § 30 WerkWD. und unter Beobachtung der daselbst aufgestellten Zuständigkeitsgrenzen erfolgen. Die Rev. behauptet, daß die im gegebenen Falle in Frage stehenden bezirkspolizeilichen Vorschriften nach doppelter Richtung gegen den § 30 WerkWD. verstößen.

Nach § 30 Abs. 1 Satz 3 WerkWD. steht die Befugnis, Verkehrsverbote und -beschränkungen anzuordnen, für Wegestrecken, die dem Durchgangsverkehr dienen, der obersten Landesbehörde zu; sie kann diese auf die höheren Verwaltungsbehörden, in Bayern die Kreisregierungen (§ 45 Abs. 1 WerkWD., Bek. des Staatsmin. des Innern v. 18. Mai 1923/19. Dez. 1925 zu § 23 [30] WerkWD.), übertragen. Die Meinung der Beschwerdeführer, daß die gesperrten Bezirksstraßen als dem Durchgangsverkehr dienende Wegestrecken anzusehen seien, ist aber vom Erstrichter mit Recht und zutreffend abgelehnt worden. Die Entscheidung entspricht der vom erk. Sen. in ständiger Rpr. vertretenen Auffassung; weitere Erörterungen erübrigen sich.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Arten auf bestimmten Wegen kann nur verboten oder zeitlich beschränkt werden, soweit der Zustand der Wege oder anliegender Gebäude oder die Eigenart des Verkehrs es erfordern; die Anordnung muß im Hinblick auf § 6 Abs. 1 Nr. 2 KraftfG. die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen bezwecken. Mit ihrem Einwand, aus der Tatsache, daß der Bezirk G. für die Sommermonate jedem das Befahren der gesperrten Wege mit Lastkraftwagen gestattet, der jährlich eine festgesetzte Summe als Vorausleistung zahlt, gehe hervor, daß weder der Zustand der gesperrten Straßen das Verkehrsverbot erfordert noch daß es dem Bezirk um die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf seinen Straßen, sondern vielmehr um die Gewinnung unberechtigter Einnahmen zu tun ist, haben die Angekl. die rechtlichen Voraussetzungen des Verbotes bestritten. Der Erstrichter konnte diesen Einwand nicht mit der Begründung abtun, daß damit nur die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit der Sperrung verneint werde. Er mußte vielmehr das Vorliegen der Voraussetzungen prüfen und mußte feststellen, daß die Sperranordnung mit Rücksicht auf den Zustand der Wege erlassen wurde und den Zweck der Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den Straßen verfolgte. Nur die Frage, ob die Maßnahme nach dem Zustande der Straßen tatsächlich notwendig und zur Erreichung des wirklich angestrebten Zweckes dienlich war, hatte der Richter nicht in Erwägung zu ziehen. Die irrtümliche Stellungnahme des Erstrichters zum Einwande der Angekl. vermag aber den Bestand des angefochtenen Urteils nicht zu gefährden; denn der Erstrichter hat in mehrfacher Wendung tatsächlich festgestellt, daß die Sperrung der in Frage stehenden Straßenstrecke nur angeordnet wurde, weil die gesamte Bauart der Straße (Breite und Grundbau) einen unbeschränkten Verkehr mit Lastkraftwagen nicht zuläßt, und hat damit auch seine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, daß es der Bezirkspolizeibehörde darum zu tun war, die bei dem Zustande des Weges mit einem ungehemmten Verkehr von Lastkraftwagen verbundene Gefahr auszuschließen. In Wirklichkeit muß auch nicht aus der von den Angekl. angeführten Tatsache das Gegenteil gefolgert werden. Nach allgemein anerkanntem Rechtsgrundsatz können Ausnahmen von einer derartigen polizeilichen Anordnung gemacht und diese an Bedingungen geknüpft werden. Wenn die Polizeibehörde von dieser ihr zustehenden Befugnis Gebrauch macht, so kann daraus nicht geschlossen werden, daß das Verbot des Allgemeingebrauches des Weges nicht durch den Zustand des Weges und die Sorge für die Erhaltung der Sicherheit des Verkehrs auf diesem verlangt und aus diesem Grunde erlassen wird; die Möglichkeit der Ausnahme beweist nicht, daß auch die Regel erträglich wäre. Eine andere Frage ist es, ob die Ausnahme an zulässige Bedingungen geknüpft wird. In dieser Hinsicht besteht nach Lage der Sache allerdings Anlaß, zu betonen, daß der § 3 der bezirkspolizeilichen Vorschriften gegen das Gesetz verstößt. Die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung von den die Straßen benützenden Kraftfahrzeugbesitzern ist unzulässig und kann auch nicht auf den Art. 29 Abs. II BezD. gestützt werden. Durch § 13 Abs. 2 FinAusgG., der auf Grund des Art. II des Ges. zur Änderung des KraftfStG. v. 15. Mai 1926 (RGBl. I, 223) hinzugefügt und durch § 19 KraftfStG. v. 21. Dez. 1927 (RGBl. I, 509) aufrechterhalten wurde, sind für Kraftfahrzeuge die besonderen Beiträge beseitigt und durch einen einheitlichen Zuschlag zur Kraftfahrzeugsteuer ersetzt worden. Das schließt die Erhebung von Leistungen auch in der Form aus, wie sie hier versucht wird.

Durch die Ungültigkeit des § 3 wird aber der im übrigen auf gesetzlicher Grundlage beruhende und zulässige § 1 der den formellen Anforderungen entsprechenden bezirkspolizeilichen Vorschriften in seiner Gültigkeit nicht berührt.

Daß die beiden Angekl. den Vorschriften, wie vom Erstrichter angenommen, zuwidergehandelt haben, wird von der Rev. nicht bestritten. Auch der innere Tatbestand der Übertretungen ist erfüllt, die beiden Angekl. haben vorzüglich gehandelt. Ihr allenfallsiger Irrtum über die Gültigkeit der Polizeiverordnung kann sie als Strafrechtsirrtum nicht entlasten.

(BayDblG., StrSen., Urte. v. 19. April 1929, RevReg. I 112/29.)

2a. § 19 KraftfG. Bei der Fahrt mit einem Kraftwagen durch das Lärmende Gebränge eines Jahrmarktes dürfen laute, das Lärmen übertönende und so von den Jahrmarktsbesuchern deutlich vernehmbare Hupezeichen auf keinen Fall unterbleiben. Sie können nicht durch Erhöhung des Motorgeräusches des Wagens ersetzt werden.

Es kann hier unerörtert bleiben, ob bei unverschuldeten Störungen im Gebrauch der Hupe das Weiterfahren unter allen Umständen zu unterlassen oder ob, unter welchen Voraussetzungen und Sicherungsmaßnahmen und wie weit der Kraftwagenführer trotz solcher Störungen berechtigt ist, die Fahrt fortzusetzen. Die Fahrt durch ein Jahrmarktgewühl ohne starke Hupezeichen kann ihm jedenfalls nicht gestattet werden.

Die Ansicht der Rev., dem Angekl. habe ebensowenig wie das Schieben seines Wagens durch die Menge zugemutet werden können, so lange zu warten und den Motor laufen zu lassen, bis die die Hupe bedienende elektrische Batterie wieder aufgefüllt worden wäre, enthält eine starke Verkennung der Pflicht zur Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs, die als oberstes Gesetz für die Verkehrsabwicklung zu gelten hat.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 12. April 1929, RevReg. I Nr. 191/29.)

*

3. § 230 StGB.; § 24 KraftfVerkWD. Umfang der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers. Bedeutung des Vorfahrtsrechts. †)

Nach den Feststellungen des BG. mußte der Angekl. nach den örtlichen Verhältnissen bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit schon vor Beginn seines Einbiegens in die Straße „An der Mauthalle“ das mit übermäßiger Geschwindigkeit herankommende Kleinkraftrad des G. wahrnehmen, er war sich bewußt, daß er dessen Fahrbahn kreuzen werde, und mußte damit rechnen, daß es einen Zusammenstoß geben werde, wenn er und der Führer des Kraftrades mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahren würden; er konnte und mußte erkennen, daß der Krafttradfahrer seine Geschwindigkeit nicht ermäßigte. Deshalb war der Angekl. nach den allgemeinen Regeln der Sorgfaltspflicht gehalten, seinerseits Maßnahmen zu treffen, um den Zusammenstoß zu vermeiden. Er mußte entweder schneller fahren, um vor dem Krafttrad über den Kreuzungspunkt hinwegzukommen, oder seinen Wagen anhalten, um das Krafttrad vor diesem vorüberfahren zu lassen. Wenn das BG. von dem Angekl. ein solches Handeln verlangte, hat es die ihm zuzumutende Sorgfaltspflicht keineswegs überschritten. Ein Kraftfahrer, der die ihm obliegende Sorgfalt und Aufmerksamkeit beobachtet, muß, wenn er die Gefahr vor Augen sieht, unter allen Umständen die nach Lage der Sache gebotenen, ihm nicht unmöglichen Vorkehrungen treffen, um ein Unglück zu verhüten. Er darf sich insbes. nicht darauf verlassen, daß der andere gefährdete Wegebenutzer im letzten Augenblicke noch das Verkehrsübliche tun werde und tun könne, um seinerseits dem Unfalle vorzubeugen. Er darf, selbst wenn er sieht, daß der andere mutwillig oder tollkühn die Gefahr heraufbeschwört, nicht rücksichtslos und unbekümmert um den Ausgang weiterfahren. Der Angekl. hat durch Mißachtung dieser Regeln pflichtwidrig gehandelt. Da er nicht auch einer Übertretung des KraftfG. schuldig gesprochen wurde, wäre es an sich gleichgültig, ob er sich zugleich gegen eine besondere verkehrspolizeiliche Vorschrift vergangen hat oder nicht. Es soll aber doch, da das BG., allerdings ohne weitere Begründung, eine Verfehlung des Angekl. gegen § 24 KraftfVerkWD. angenommen und die Rev. die Zulässigkeit dieser Annahme bekämpft hat, auf die Frage eingegangen werden, ob ein Fall des Vorfahrtsrechts hier gegeben war und welchem der beiden Fahrer dieses zustand.

Der Umstand, daß es sich um ein Zusammentreffen zwischen Kraftwagen und Kleinkrafttrad handelt, ist nicht von entscheidender Bedeutung; denn nach § 48 KraftfVerkWD. gilt auch für Kleinkraftäder und ihre Führer der § 24 KraftfVerkWD.

Der im Schrifttum (vgl. Miaszkowski: Das Autorecht 1928, Sp. 169) vereinzelt vertretenen Anschauung, daß von einem Vorfahrtsfälle begrifflich nicht gesprochen werden könne, wenn zwei Fahrzeuge sich zunächst auf derselben Straße aufeinander zubewegen und dann eines davon die Fahrbahn des anderen schneidend in eine einmündende oder kreuzende Straße hineinfährt, kann nicht bei-

gepflichtet werden. Die Frage der Vorfahrt ergibt sich immer, wenn die Fahrbahnen zweier Fahrzeuge im Winkel aufeinanderstoßen und sich schneiden; denn in diesem Falle muß stets, wenn nicht ein Zusammenstoß erfolgen soll, das eine der gleichzeitig am Schnittpunkte zusammentreffenden Fahrzeuge vor dem anderen den Schnittpunkt durchfahren. Auch in dem erwähnten Falle haben die Fahrzeuge nur eine Zeitlang zwei parallel nebeneinanderlaufende Fahrbahnen, im Augenblicke des Einbiegens aber verläßt das eine Fahrzeug diese Bahn und schlägt eine die Fahrbahn des anderen Fahrzeugs schneidende Bahn ein; die Gefahr des Zusammenstoßes im Kreuzungspunkte besteht in der gleichen Weise, ob nun das eine Fahrzeug aus der einmündenden Straße in die gerade Straße heraus oder aus der geraden in die einmündende Straße hineinfährt und dabei die Fahrbahn des anderen Fahrzeugs schneidet.

Ob der Gesetzgeber bei der Regelung des Vorfahrtsrechts auch den hier gegebenen Vorfahrtsfall im Auge gefaßt hat, läßt sich allerdings wieder aus der Fassung des § 24 KraftfVerkWD. noch aus der Entstehungsgeschichte der Vorschrift bestimmt feststellen. Im ersten Halbsatz ist zweifellos nicht an solche Fälle gedacht, vielmehr ist das Vorfahrtsrecht nur für den Fall geregelt, daß an einer Straßenkreuzung oder -einmündung zwei Kraftfahrzeuge zusammentreffen, von denen das eine von der einmündenden Straße von geringerer Bedeutung auf den Hauptverkehrsweg herauskommt, auf dem das andere fährt. Aber mit den Worten des zweiten Halbsatzes: „im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt“ kann sowohl sprachlich wie dem Sinne nach ein Doppeltes gesagt sein: entweder sollen die im ersten Halbsatz aufgestellten Voraussetzungen eines Vorfahrtsrechts — Straßenkreuzung oder -einmündung und Herausfahren des einen Fahrzeugs von der einen Straße in die vom anderen Fahrzeuge befahrene andere Straße — auch hier stillschweigend verlangt sein und die Abweichung nur darin bestehen, daß die beiden Straßen nicht im Verhältnisse von Seitenweg und Hauptverkehrsweg zueinander, sondern als Wege von gleichem Range nebeneinander stehen, oder es sollen damit alle anderen Vorfahrtsfälle geregelt sein, die außer dem im ersten Halbsatz geordneten Falle noch denkbar sind. Das Vorfahrtsrecht war früher in der KraftfVerkWD. nicht geregelt, sondern nur in einzelnen städtischen Straßenordnungen behandelt. Wenn nun auch diese ortspolizeilichen Vorschriften, wenigstens zum Teil (vgl. z. B. § 23 Abs. 4 der ortspol. Vorschr. der PolDir. München vom 23. Jan. 1923), das Vorfahrtsrecht nur für den Fall ordneten, daß zwei Fahrzeuge auf verschiedenen Straßen im Winkel aufeinander zufahren, so ist dadurch keineswegs ausgeschlossen, daß der Gesetzgeber bei der Verkehrsordnung, als er bei der Änderung und Ergänzung seiner Vorschriften am 5. Dez. 1925 eine allgemeine Regelung des Vorfahrtsrechts für den Kraftfahrzeugverkehr schuf, eine erschöpfende Ordnung beabsichtigte und seine Vorschrift in allen Fällen angewendet wissen wollte, in denen eine Vorfahrt des einen von zwei bei einer Straßenkreuzung oder -einmündung im Winkel zusammentreffenden Fahrzeugen überhaupt in Frage kommen kann. Diese Absicht der erschöpfenden Regelung liegt im Gegenteil bei dem Bestreben, durch die Verkehrsordnung einheitliches Recht zu schaffen, nahe. Sollte aber auch der Gesetzgeber bei der Erlassung der Vorschrift nicht an den hier gegebenen Vorfahrtsfall gedacht haben, so muß doch nach dem vernünftigen Willen des Gesetzes die Vorschrift auch hier angewendet werden, weil die Fassung diese Anwendung zuläßt und das Verkehrsbedürfnis sie erheißt.

Da für den Angekl. das Krafttrad das von rechts kommende Fahrzeug war, hätte er ihm die Vorfahrt lassen müssen. Der Angekl. hat sich somit auch gegen den § 24 KraftfVerkWD. verfehlt und unter diesem Gesichtspunkte pflichtwidrig gehandelt.

Durch sein pflichtwidriges Verhalten hat der Angekl. eine Verbindung zum Eintritte des rechtswidrigen Erfolges gesetzt, diesen also verursacht. Gegen die Annahme des BG., daß der Erfolg für den Angekl. vorhersehbar war, bestehen keine rechtlichen Bedenken. Wenn auch der Krafttradfahrer G. mit schuldig war, so schließt dies das Verschulden des Angekl. nicht aus. Das Verhalten des G. hob auch die Vorhersehbarkeit des Erfolges nicht auf; es lag nicht außerhalb des Rahmens der täglichen Erfahrung und wurde auch von dem Angekl. beobachtet, so daß die Frage, ob er damit rechnen mußte, gar nicht aufgeworfen werden kann.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 6. Nov. 1928, RevReg. I Nr. 688/28.)

*

Das ist m. E. zu verneinen; denn die Verhältnisse liegen bei Fahrzeugen, die auf paralleler Fahrbahn fahren, wesentlich verschieden von dem in § 24 behandelten Fall. Das Verlassen der Fahrbahn auf ein und derselben Straße ist im § 26 geregelt. Fahren die Fahrzeuge in der gleichen Richtung und will das eine die Fahrbahn verlassen, so hat es notwendig ein Vorfahrtsrecht vor dem ihm folgenden; fahren die Fahrzeuge aber aufeinander zu, so haben sie genügend Gelegenheit, ihre Fahrt so sorgfältig einzurichten, daß ein Zusammenstoß vermieden wird. Einer ausdrücklichen Regelung bedarf es also gar nicht.

Prof. Dr. S. Peters, Berlin.

B. Vgl. ObLG. Jena unten S. 2832 Nr. 2.

Zu 3. A. Gegen den ersten Absatz der Entsch. ist nichts einzuwenden. Nicht zu folgen vermag ich aber der Auffassung, daß § 24 zweiter Halbsatz KraftfVerkWD. sich auch auf das Kreuzen von Fahrzeugen auf derselben Straße beziehe. Die Entsch. gibt selbst zu, daß anscheinend der Gesetzgeber an diesen Vorfahrtsfall nicht gedacht habe. Schon die Tatsache, daß der zweite Halbsatz („im übrigen . . .“) von dem ersten nur durch einen Strichpunkt getrennt ist, beweist aber, daß auch in dem zweiten Halbsatz nur die gleichen Voraussetzungen wie im ersten gelten sollen, daß also mindestens zwei sich kreuzende oder ineinander einmündende Straßen gegeben sein müssen. Die Frage ist demnach lediglich, ob § 24 zweiter Halbsatz analog auf den Fall angewandt werden kann, daß auf derselben Straße zwei Fahrzeuge ihren Weg kreuzen.

4. § 21 KraftfG.; § 24 KraftfVerkVd. Die Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles sind rein objektiv zu beurteilen; es fragt sich nur, ob an einer Straßenkreuzung oder Einmündung zwei Kraftfahrzeuge in der Weise zusammenkommen, daß Gefahr besteht, sie könnten zusammenstoßen, wenn sie ihre Fahrtrichtung und Fahrgeschwindigkeit nicht ändern. Der aus dem Seitenwege kommende Fahrzeugführer, der ein für alle mal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrswege derart in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeuge die Vorfahrt zu lassen, ist naturgemäß auch gehalten, sich im einzelnen Falle zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Anlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen. †)

Er darf sich nicht darauf verlassen, daß ein auf dem Hauptverkehrswege sich bewegender Kraftfahrer seine Annäherung an die Straßeneinmündung durch Dupenzeichen anzeigen werde; der letztere bleibt vorfahrtsberechtigt, auch wenn er Warnungszeichen unterläßt, und abgesehen davon weiß jeder Kraftfahrer, daß Warnungszeichen vielfach überhört werden. Es mag im einzelnen Falle für den aus dem Seitenwege kommenden Kraftfahrer schwer sein, sich Gewißheit darüber zu verschaffen, ob er ohne Gefahr in den Hauptverkehrsweg einfahren kann, aber die bloße Schwierigkeit entbindet ihn seiner Verpflichtung nicht. Die Sicherheit des Verkehrs geht allem anderen vor. Der Führer muß sich unter allen Umständen vor der Einfahrt die nötige Gewißheit verschaffen. In der Regel wird dazu ganz langames und vorsichtiges Einfahren genügen; sollte es aber nur in der Weise möglich sein, daß der Führer anhält, absteigt und sich durch Einblick in den Hauptverkehrsweg unterrichtet, so muß er auch diese Unbequemlichkeit auf sich nehmen. Dadurch, daß er selbst Warnungszeichen gibt, genügt er seiner Verpflichtung nicht. Er kann nicht wissen, daß seine Dupenzeichen von dem anderen Führer gehört werden, und kann sich auch nicht darauf verlassen, daß der andere Führer seinerseits anhält oder sonstige Vorbereitungen dafür trifft, daß aus einer Nichtbeachtung des Vorfahrtsrechtes kein Unheil entsteht. Allerdings darf auch nicht der auf dem Hauptverkehrswege fahrende Fahrer auf sein Vorfahrtsrecht pochend jede Vorsicht beiseite lassen und Fahrvorschriften, so insbes. die Pflicht des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVd. zu langsamem Fahren an unübersichtlichen Wegstellen und die Warnungspflicht des § 19 KraftfVerkVd., missachten, aber ein Verschulden des Führers in dieser Hinsicht macht den aus dem Seitenwege kommenden Führer, der seine Pflichten verlegt, nicht straflos.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 2. Nov. 1928, RevReg. I Nr. 662/28.)

* I

5. § 216 Abs. 4 (jetzt: 23) KraftfVerkVd. v. 5. Dez. 1928/28. Aug. 1926. Der Begriff der unübersichtlichen Wegstelle deckt sich nicht vollständig mit dem der Behinderung des Überblickes über die Fahrbahn i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVd.; er hat nur die durch die objektive Beschaffenheit der Wegstelle verursachte Behinderung des Überblickes im Auge, nicht auch wie in § 18 Abs. 2 die Unübersichtlichkeit infolge einer augenblicklichen Verkehrs-lage. †)

An dieser in dem Urt. des erk. Sen. v. 31. Mai 1927, RevReg. I Nr. 155/27 eingehend begründeten Rechtsauffassung wird festgehalten.

Zu 4. A. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß rein objektiv zu beurteilen ist, ob die Voraussetzungen eines Falles von Vorfahrtsrecht vorliegen, daß es also nicht darauf ankommen kann, ob der Führer das von rechts kommende Fahrzeug zufällig gesehen hat. Der dem § 24 KraftfVerkVd. zugrunde liegende Gedanke ist ja gerade, daß die Hauptaufmerksamkeit des Führers sich auf die von rechts her einmündenden und kreuzenden Straßenrichte, damit dadurch die Fahrtgeschwindigkeit des anderen von links her weniger unterbrochen werde. Die Durchführung einer solchen, der Verkehrssicherheit dienenden Vorschrift setzt aber die genaue Beachtung von seiten aller Verkehrsbeteiligten voraus. Jeder Kraftfahrzeugführer muß sich daher bei jeder Wegekreuzung oder von rechts her einmündenden Straße vergewissern, ob kein mit dem Vorfahrtsrecht ausgefattetes anderes Kraftfahrzeug seine eigene Durchfahrt hindert. Diese Pflicht liegt ihm ebenso ob wie die übrigen Sorgfaltspflichten. Kann der Führer nicht in die zu kreuzende Straße nach rechts einwandfrei Einblick nehmen, so liegt, wie das Gericht durchaus zutreffend feststellt, ein Fall des § 18 Abs. 2 a. a. O. vor. Man kann demnach obiger Entsch. Wort für Wort zustimmen.

B. Vgl. BayObLG. Nr. 5.

Zu 5. Zu der hier angeführten Frage des Verhältnisses von § 18 Abs. 2 KraftfVerkVd. (Behinderung des Überblickes über die Fahrbahn) zu § 21 b — jetzt § 23 — Abs. 4 KraftfVerkVd. (unübersichtliche Wegstelle) vermag ich, wie bereits in der Urteilsbesprechung JW. 1927, 2232 dargelegt, die vom BayObLG. gegebene Auslegung nicht ganz zu billigen, wonach die Behinderung des Über-

Zu den dort angegebenen Gründen kommt noch der sich aus Abs. 2 der Bestimmung ergebende hinzu. Denn die Vorschrift, daß an einer Haltestelle haltende Schienenfahrzeuge nur an bestimmter Seite usw. überholt werden dürfen, geht offensichtlich davon aus, daß ein Überholen solcher Fahrzeuge an sich nicht verboten ist. Ein solches Verbot würde aber nach Abs. 4 bestehen, wenn die Unübersichtlichkeit der Wegstelle i. S. des § 21 b Abs. 4 auch durch einen gerade in der Fahrbahn befindlichen, den Überblick vorübergehend hemmenden Gegenstand, hier durch einen Straßenbahnzug, bewirkt werden könnte. Eine andere Auslegung des Abs. 4 würde auch zu einer vom Gesetzgeber sicher nicht gewollten Einengung des Straßenverkehrs führen. Die Frage, ob hier überhaupt ein „Überholen“ i. S. des Gesetzes vom Borderrichter festgestellt ist, bedarf keiner Nachprüfung, der von der StrK. bei der Übertretung angenommene rechtliche Gesichtspunkt des § 21 b Abs. 4 KraftfVerkVd. hat vielmehr schon aus dem erörterten Grunde auszuweichen.

Dagegen ist dem festgestellten Sachverhalt der Tatbestand einer Übertretung des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVd. einwandfrei zu entnehmen. Der Überblick über die Fahrbahn vor danach dem Angekl. durch den links von ihm fahrenden Straßenbahnzug benommen, auch war die Sicherheit des Fahrers durch die schlüpfrige Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt. Der Angekl. hätte daher so langsam fahren müssen, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Gegen diese Verpflichtung hat er verstoßen. Er ist viel zu rasch gefahren, mit einer Stundengeschwindigkeit, die vielleicht sogar die für geschlossene Ortschaften zugelassene Höchstgrenze von 30 km überstieg. Der Senat hat schon wiederholt (zuletzt RevReg. I Nr. 130/28) ausgesprochen, daß ein Fahren mit derartigen Geschwindigkeiten ein langsames Fahren i. S. der Vorschrift nicht ist. Hieran ist festzuhalten. Wenn der amtliche Sachverständige die Meinung vertreten hat, der Angekl. sei im Interesse der schnelleren Abwicklung des Verkehrs berechtigt gewesen, sogar mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km dem Straßenbahnzug vorzufahren, so setzt sich eine derartige Auffassung bewußt über die gesetzlichen Vorschriften hinweg. Dem können die Gerichte unmöglich folgen. Eine Ursache hört nicht deshalb auf, eine solche zu sein, weil außer ihr noch andere Ursachen, sog. Zwischenursachen, zur Herbeiführung des Erfolges beigetragen haben. Trotz des Verhaltens der J. blieb die Handlungsweise des Angekl. eine Ursache für den eingetretenen Erfolg, denn man kann sie nicht wegdenken, ohne daß dadurch der Erfolg entfiel. Das eigene Verhalten des Mädchens ist, abgesehen vom Strafmaß, nur für den inneren Tatbestand, für die Frage der Vorhersehbarkeit, von Bedeutung.

Gegenstand der Vorhersehbarkeit muß zwar stets das jeweils eingetretene Ereignis sein, es ist aber nicht erforderlich, daß der Täter den ursächlichen Verlauf in seiner konkreten Gestalt, in allen seinen Einzelheiten erkennen konnte. Nur wenn zur Herbeiführung des Erfolges Umstände mitgewirkt haben, die völlig außerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Lebenserfahrung liegen, stellt es an dem Erfordernis der Vorhersehbarkeit, der Täter kann für solche Umstände nicht verantwortlich gemacht werden. Das Verhalten des Mädchens stellt einen Umstand dieser Art nicht dar. Es ist eine tägliche Erscheinung, daß Fußgänger in der Nähe von auf der anderen Straßenseite liegenden Haltestellen noch kurz vor dem Eintreffen der Straßenbahn die Straße überqueren, um noch rechtzeitig zur Haltestelle zu gelangen. Mit dieser Möglichkeit hat der Angekl. sogar gerechnet. Er kann daher nicht geltend machen, daß das Überqueren der Straße durch die J. vor dem schnellfahrenden Straßenbahnzug jeder Lebenserfahrung widersprechen habe und daß er nicht damit haben rechnen können. Daß er bei Fort-

blicks sich nur auf die objektive Beschaffenheit der Wegstelle beziehen soll. Für die Entsch. ist jedoch im vorl. Falle diese Meinungsverschiedenheit ohne Bedeutung.

Bedenken bestehen lediglich für den am Ende der Entsch. erwähnten Fall, daß die J. nach Erreichung der Haltestelle in Verletzung der Verkehrsdisziplin die Fahrbahn unerwartet wieder betreten habe. Gewiß kann man nicht behaupten, daß ein derartiges Verhalten der J. völlig außerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Lebenserfahrung liege. Es hieße aber schließlich einen geordneten Kraftfahrzeugverkehr in der Großstadt lahmlegen, wenn man jedem Kraftfahrzeugführer die Pflicht auferlegen wollte zu überlegen, ob an einer Straßenbahnhaltestelle oder sonstwo wartende Personen ungeschlüssig sind und ob sie etwa — unter Außerachtlassung der heute bei jedem Großstädter ohne weiteres voraussetzenden Grundlagen von Verkehrsdisziplin — im nächsten Augenblick, ohne Umschau zu halten, die Fahrbahn betreten wollen. Gewiß kann man darüber streiten, welches Maß von Verkehrsdisziplin beim Fußgänger der Großstadt als selbstverständlich unterstellt werden kann und ob im vorl. Falle dieses Maß erreicht ist; aber man wird es unter keinen Umständen — trotz gelegentlicher entgegenstehender Ausnahmen — als vorhersehbare Tatsache bezeichnen und daraus einem Kraftfahrzeugführer einen Vorwurf machen können, daß in belebter Gegend einer Großstadt ein Fußgänger, ohne einen seitlichen Blick auf die Fahrbahn zu werfen, diese betritt. Insofern scheint mir auch diese Entsch. allzuweh die — unbedeutendsten — subjektiven Interessen fahrlässiger Fußgänger gegenüber den objektiven Bedürfnissen des modernen Kraftfahrzeugverkehrs zu schützen, ohne daß dafür die KraftfVerkVd. eine zwingende Vorschrift enthält.

Prof. Dr. S. Peters, Berlin.

setzung der Fahrt mit der bisher eingehaltenen übermäßigen Geschwindigkeit eine unter den angegebenen Umständen die Straße überquerende Person überfahren und tödlich verletzen könne, dessen hätte er sich, wie sich von selbst versteht und auch dem angefochtenen Urteil als Feststellung zu entnehmen ist, bewußt sein müssen. Für den Fall, daß der Angekl. die Z. beim Überqueren der Straße überfahren hat, steht daher seine Verantwortlichkeit für den tödlichen Unfall außer Zweifel. Das gleiche ist aber auch für den Fall anzunehmen, daß die Z. die Gehbahn schon erreicht hatte und in die soeben verlassene Fahrbahn wieder zurückgegangen war. Denn es entspricht ebenfalls der Erfahrung des täglichen Lebens, daß in der Nähe von Haltestellen der Straßenbahn Personen von der Gehbahn aus, ohne ausreichende Umschau zu halten, also in Verletzung der Verkehrsdisziplin, die Fahrbahn betreten und in dieser zur Haltestelle gehen. Die Strk. hat, ohne damit an die von dem Angekl. zu beobachtende pflichtmäßige Aufmerksamkeit und Überlegung beim Führer des Kraftwagens übermäßige Anforderungen zu stellen, angenommen, daß der Angekl. auch mit dieser Möglichkeit rechnen, sie also voraussehen konnte. Er mußte um so mehr mit ihr rechnen, als er, wie schon hervorgehoben wurde, unmittelbar vorher bei dem Mädchen einen unschlüssigen Verhalten beobachtet hatte, das nach der Lebenserfahrung weitere Unvorsichtigkeiten befürchten ließ.

(BayDVLG, StrSen., Ur. v. 11. Jan. 1929, RevReg. I Nr. 837/28.)

*

6. § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. Zur Beleuchtungspflicht von stehenden Kraftfahrzeugen, insbesondere an Parkplätzen. ¹⁾

Der Angekl. hat nach Eintritt der Dunkelheit seinen Personenkraftwagen völlig unbeleuchtet auf dem Marienplatz vor dem Rathaus in M. längere Zeit stehen lassen. Hierwegen verurteilt, rügt er unrichtige Anwendung des sachlichen Rechts und macht namentlich geltend: Es sei an sich schon eine unberechtigte Forderung, wenn man verlange, daß ein im hellen Lichte einer großstädtischen Straßenbeleuchtung stehendes gelassenes Kraftfahrzeug eine den gesetzlichen Vorschriften genügende Eigenbeleuchtung haben müsse. Sicher aber dürfte diese Forderung für den Fall nicht aufrechterhalten werden, daß das Fahrzeug auf einem von der Polizei bestimmten und als solchen erkenntlich gemachten Parkplatze hinterstellt werde. Dabei dürfe kein Unterschied zwischen den durch ihre Lage, ihre natürliche Beschaffenheit oder durch besondere deutlich wahrnehmbare Einrichtungen vom öffentlichen Verkehr abgetrennten Parkplätzen und solchen auf öffentlichem Verkehrsgrunde befindlichen Parkplätzen ge-

¹⁾ Vgl. DVG. Dresden unten S. 2837 Nr. 11.

Zu 6. 1. über die Beleuchtungspflicht zum Stillstand gebrachter Kraftfahrzeuge ist die Mpr. bislang zu keinem einheitlichen Ergebnis gelangt. Nach der einen Auffassung muß gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. jedes Kraftfahrzeug bei Dunkelheit mit zwei die seitliche Begrenzung anzeigenden hellbrennenden Laternen versehen sein, also auch dann, wenn es unter einer fremden Lichtquelle steht (M. v. 25. Nov. 1927, EntschErgVd. 7, 252; v. 6. Aug. 1928: VerkR. 1929, 86; DVG. Hamburg v. 5. Mai 1927: DRZ. 1927 II, 341; v. 31. Jan. 1928: HöchStRspr. 1928 Nr. 1270; DVG. Naumburg v. 31. März 1926: ZurRdsch. 1926 II Nr. 1326; DVG. Dresden v. 17. April 1929: ZW. 1929, 2067; v. 9. April 1929: ZW. 1929, 2066; DVG. Kofstock v. 15. Juni 1928: HöchStRspr. 1928 Nr. 1869; DVG. Braunschweig v. 14. März 1929: HöchStRspr. 1929 Nr. 1197). Nach der anderen Ansicht, die bereits seit Jahren von Müller (§ 4 Anm. 10 KraftfVerkVd.) verfochten wurde, ist der Zweck der gesetzlichen Bestimmung erfüllt, wenn die seitliche Begrenzung durch fremde Lichtquellen hinreichend erkennbar wird, so daß dann eine Eigenbeleuchtung nicht erforderlich ist (DVG. Königsberg v. 15. Juni 1928: HöchStRspr. 1928 Nr. 1869; DVG. Stuttgart v. 19. Juni 1929: ZW. 1929, 2068; DVG. Frankfurt v. 7. Mai 1929: VerkR. 1929, 284; DVG. Stettin 2 S 539/28; DVG. Jena v. 31. Mai 1929: unten S. 2839 Nr. 17; DRN. 1929, 299).

Das BayDVLG. ist in bemerkenswerter Weise von den üblichen Pfaden der Urteilsbegründung abgewichen, insofern es in der grundlegenden Entsch. v. 26. Juni 1928 (HöchStRspr. 1929 Nr. 76), auf die das vorl. Urteil Bezug nimmt, zunächst untersucht, ob sich § 4 KraftfVerkVd. überhaupt auf solche Kraftfahrzeuge, die sich nicht in Bewegung befinden, mithin nicht aktiv am Verkehr beteiligt sind, bezieht. Es verneint dies (in Anlehnung an Oberländer-BezOId S. 58), da die gesetzliche Forderung zweier Lampen, die den Lichtschein 20 m auf die Fahrbahn werfen, bei stehenden Fahrzeugen des Sinnes entbehre, vielmehr hier auch schwachbrennende Lampen entgegenkommende Wegebenutzer auf das stehende Fahrzeug hinreichend aufmerksam machen.

Die Konsequenz der Auffassung des BayDVLG. ist, daß für haltende Kraftfahrzeuge in der KraftfVerkVd. keine Beleuchtungs-vorschriften bestehen. Dieses Ergebnis ist unbedeutend, ja verkehrsgesährdend. So versucht das BayDVLG. auf dem Umweg über die Bestimmungen der StraßVerkVd. zu helfen, die nach § 2 Abs. 1 KraftfVerkVd. sinngemäß auch für Kraftfahrzeuge gelten (Theorie

macht werden, die zwar nicht so klar und erkennbar abgegrenzt, aber immerhin durch Aufstellung oder Anbringung des allgemein zur Kenntlichmachung von Parkplätzen verwendeten Schildes gekennzeichnet seien. Der vor dem Rathaus auf dem Marienplatz in M. für die einreihige Aufstellung von Kraftfahrzeugen bestimmte Parkplatz entspreche diesen Anforderungen; denn sein Anfang und sein Ende sei durch Aufstellung je einer Tafel mit dem P-Zeichen genügend erkennbar gemacht. In Kraftfahrkreisen bestehe die Meinung, daß an dieser Stelle ebenso wie auf ähnlichen Parkplätzen in anderen Städten Kraftfahrzeuge in der Nacht ohne Eigenbeleuchtung aufgestellt werden dürften.

Der Rev. mußte der Erfolg versagt bleiben.

Der erk. Sen. hat in der Frage der Beleuchtung auf öffentlichem Wege aufgestellter Kraftfahrzeuge seinen Standpunkt in der grundsätzlichen Entsch. v. 26. Juni 1928, RevReg. I Nr. 309/28, eingehend dargelegt. Er hat von vorneherein nicht verkannt, daß sich gegen die Heranziehung des § 17 der oberpolizeilichen Vorschriften über den allgemeinen Verkehr auf öffentlichen Wegen (StraßenVerkVd.) v. 8. Mai 1926 gewisse Bedenken geltend machen lassen. Allein er hat keinen anderen Weg gesehen, den Kraftfahrzeugverkehr von der Beobachtung der strengen und weitergehenden, aber für stehengelassene Kraftfahrzeuge nach seiner Überzeugung nicht passenden Beleuchtungsvorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. zu entbinden. Mit dieser Lösung der Beleuchtungsfrage ist für die Kraftfahrer eine durch die Verkehrsbedürfnisse nicht verbotene Erleichterung erreicht; denn sonst müßten in Ermangelung anderer gesetzlicher Bestimmungen der KraftfVerkVd. die stehengelassenen Kraftfahrzeuge ebenso wie die in der Fahrt begriffenen nach der Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. beleuchtet werden. Der Senat findet keinen begründeten Anlaß, bei der derzeitigen gesetzlichen Regelung von dem eingenommenen Standpunkte wieder abzugehen. Er kann sich insbes. der Erwägung nicht anschließen, daß die Pflicht zur Beleuchtung des stillstehenden Fahrzeugs, die ihre vernunftmäßige Grenze in dem Zwecke der Vorschrift, dem Schutze der Öffentlichkeit, finde, dann entfalle, wenn der Zweck in anderer Weise, z. B. durch das Vorhandensein einer genügenden großstädtischen Straßenbeleuchtung gewährleistet sei (Müller, AutomobilG., 4. Aufl., S. 486). Die Vorschrift enthält ein allgemeines Gebot und läßt Ausnahmen für besondere Fälle nicht zu, und zwar aus guten Gründen. Denn es müßten sofort Zweifel und Unsicherheiten darüber entstehen, was unter einer genügenden sonstigen Beleuchtung zu verstehen ist. Der Kraftfahrer hat überdies auf die Fortdauer der beim Aufstellen des Fahrzeugs vorgefundener fremden Beleuchtung des Standortes weder einen Anspruch noch den

der Reflexwirkung). Die Heranziehung des § 17 StraßVerkVd. halte ich jedoch für verfehlt, da die Fassung seines Abs. 3 keine Analogie auf den Kraftfahrzeugverkehr zuläßt. Er verbietet grundsätzlich das Stehenlassen unbespannter Fuhrwerke bei Dunkelheit auf öffentlichen Wegen. Nur für den Fall, daß die Weitersfahrt aus besonderen Gründen nicht erfolgen kann, also gewissermaßen technisch unmöglich ist, erklärt der Verordnungsgeber vorsorglich, daß die Deichsel hochzuschlagen und das Fahrzeug zu beleuchten ist. Wenn man also das Kraftfahrzeug einem unbespannten Fuhrwerk gleichsetzen will, ergibt sich aus § 17 StraßVerkVd. weiter nichts, als daß — abgesehen von dem hier nicht vorl. Fall, daß das Fahrzeug nicht weiterzubringen ist — das Stehenlassen bei Nacht, gleichviel ob in beleuchtetem oder unbeleuchtetem Zustand, unzulässig ist. Bei anderer Auslegung zerreißt man den Zusammenhang zwischen Satz 2 und Satz 1 des § 17 Abs. 3 StraßVerkVd. Wenn man aber das Kraftfahrzeug einem bespannten Fuhrwerk gleichstellt, findet nicht § 17 StraßVerkVd., sondern § 4 StraßVerkVd. Anwendung, der mit § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. dem Sinne nach gleichlautend ist und damit nach Ansicht des BayDVLG. für stehende Fahrzeuge nicht zutrifft. M. E. bleibt nur die Alternative, § 4 KraftfVerkVd. auch auf nicht in Bewegung befindliche Fahrzeuge anzuwenden oder aber eine Lücke des Gesetzes zuzugestehen, die durch die Bestimmungen der StraßVerkVd. nicht ausgefüllt wird.

2. Wenn in dem Ur. weiterhin die Ansicht Müller's, daß bei Fremdbeleuchtung der Zweck der Vorschrift des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVd. erreicht sei, mit der Begründung abgelehnt wird, daß die fremde Beleuchtung verlagen könne, so ist diese Argumentation deswegen nicht überzeugend, weil auch die Eigenbeleuchtung des Fahrzeugs jederzeit verlagen kann und häufig genug verlagert. Zugabem ist, daß die Müller'sche Theorie eher Unklarheiten aufkommen lassen kann, als die Eigenbeleuchtungstheorie.

3. Was über die Beleuchtung auf Parkplätzen innerhalb öffentlicher Wege und Plätze ausgeführt wird, ist vom Standpunkt der Eigenbeleuchtungstheorie richtig.

4. Es wird zweifellos höchste Zeit, daß der Gesetzgeber der Beleuchtung stehender Fahrzeuge sein Augenmerk widmet. Es ist rechtsetzisch unerträglich, daß in einer für die Kraftfahrer und die Verkehrssicherheit wichtigen Frage die DVG. sich in zwei Lager spalten, so daß der Kraftfahrer, der in einem großen Teile Deutschlands freigesprochen wird, in anderen Bezirken der Bestrafung unterliegt.

M. Dr. R. S o l k m a n n, Düsseldorf.

geringsten Einfluß. Wenn man ihn auch für verpflichtet hält, beim Verlassen der fremden Lichtquelle die eigene Beleuchtung einzuschalten, so würde damit nicht verhütet werden, daß aufgestellte Fahrzeuge, bei denen sich doch in der Regel der Führer nicht befindet, längere Zeit ohne eigene und ohne genügende fremde Beleuchtung stehen und so eine erhebliche Gefahr für den Verkehr bilden würden; die Überbürdung der Gefahr des Verlassens der fremden Beleuchtung auf den Führer gewährleistet keineswegs einen hinlänglichen Schutz der Öffentlichkeit.

Wenn hiernach grundsätzlich an der Notwendigkeit der Beleuchtung stehender Kraftfahrzeuge festgehalten werden muß, so bleibt nur die Frage zu entscheiden, ob bei Aufstellung des Fahrzeugs auf einem Parkplatze die Beleuchtungspflicht entfällt. Sinn und Zweck der Beleuchtungsvorschrift ist wie bei allen Verkehrsvorschriften die Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 KraftfG.). Sie bezieht sich sachlich nur auf Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen und Plätzen aufgestellt werden. Daß ein Kraftfahrzeug nicht beleuchtet sein muß, wenn es sich zwar auf einer bestimmten Fahrt, also im Verkehr, befindet, aber während vorübergehender Fahrtunterbrechung in einem umfriedeten Privathof oder in einem Einstellraum aufgestellt ist, kann nicht bezweifelt werden; es ist während dieser Zeit dem Verkehrsbereich entrückt und kann dem öffentlichen Verkehre keine Gefahr bereiten. Für die Frage, ob die Aufstellung eines Kraftfahrzeugs auf einem sog. Parkplatz von der Pflicht zur Vorkehrung der Eigenbeleuchtung entbindet, ist also entscheidend, ob der Parkplatz erkennbar und in derartiger Weise vom öffentlichen Verkehrsgrund abgetrennt und abgegrenzt ist, daß auf ihm ein durchgehender Verkehr nicht stattfindet. Soweit das nicht der Fall ist, muß auch die Beleuchtung eines auf dem Parkplatz aufgestellten Kraftfahrzeugs in der erörterten Weise verlangt werden.

Der sog. Parkplatz am Marienplatz in M. entspricht nach den getroffenen Feststellungen diesen Voraussetzungen nicht.

Die irrtümliche Annahme des Angekl., daß er auf diesem Platze seinen Wagen unbeleuchtet stehen lassen dürfe, kann ihn als Strafrechtsirrtum vor Bestrafung nicht schützen

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 28. Mai 1929, RevReg I Nr. 323/29.)

*

7. Nach § 16 KraftfVerkVO. trifft den Führer des Kraftfahrzeugs die Verantwortung für den vorschriftsmäßigen Zustand der Ladung auch dann, wenn er das Aufgabegeschäft nicht selbst besorgt, dieses vielmehr von anderen, seiner Leitung und Beaufsichtigung nicht unterstellten Personen vorgenommen wird.

Wenn auch mangels einer ausdrücklichen Vorschrift von dem Führer eine besondere Sachkunde bezüglich der Verladung des zu befördernden Frachtgutes nicht verlangt werden kann, so muß ihm doch, da ihm die Verantwortung für die Ordnungsmäßigkeit der Ladung auferlegt ist, soviel zugemutet werden, daß er mit der ihm als Führer allgemein obliegenden Sorgfalt den Zustand der Ladung prüft und Mängel der Ladung verhütet oder abstellt, von denen er nach seiner Erfahrung oder nach der bei ihm vorausgesetzten, für seine Berufstätigkeit erforderlichen Einsicht die Herbeiführung eines der in § 4 Abs. 10 KraftfVerkVO. verpönten Erfolge befürchten muß. Ist er zur Abstellung nicht instande, so bleibt ihm zur Abwendung seiner Verantwortung nichts weiter übrig, als die Führung des Fahrzeugs abzulehnen. Die Verantwortung des Führers für den vorschriftsmäßigen Zustand der Ladung besteht nicht nur für die Dauer der Beförderungsjahrt. Die Beförderung eines Gutes ist erst vollendet, wenn die beabsichtigte Ortsveränderung geschehen ist. Auch beim Abladen des Gutes am Ziele der Fahrt kann durch die Ladung eine Beschädigung von Personen oder Sachen bewirkt werden, die auf die Verteilung, Verwahrung oder Befestigung der Ladung zurückzuführen ist. Dann haftet der Führer strafrechtlich, weil er die Ursache des Unfalles durch Vernachlässigung der ihm durch die Vorschriften der §§ 4 Abs. 10, 16 KraftfVerkVO. auferlegten Pflichten gesetzt hat. Ob er das Abladen selbst besorgt, ist für diese Haftung nicht entscheidend. Deshalb kann hier auch die Frage unerörtert bleiben, ob das Abladen noch zum „Betrieb“ des Kraftfahrzeugs gehört und ob durch einen dabei eintretenden Unfall die Schadensersatzpflicht des § 7 KraftfG. begründet wird.

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 7. Mai 1929, RevReg. I Nr. 289/29.)

*

8. § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. beruht auf der Erwägung, daß nach dem heutigen Stande der Technik jede belästigende Rauchentwicklung eines Kraftfahrzeugs vermieden werden kann, und ist zwingender Natur.

Er gilt für jedes Kraftfahrzeug, nicht nur für die neueren Wagen, sondern mangels Übergangsbefimmungen für solche auch für die älteren Wagen. Wenn heute jedes Kraftfahrzeug so gebaut sein muß, daß jede Belästigung von Personen durch Rauch ausgeschlossen ist, und wenn der Führer eines jeden Kraftfahrzeugs dafür verantwortlich ist, daß eine Belästigung von Personen durch Rauch in keinem Falle

eintritt, so kann eine auf der älteren Bauart eines Fahrzeugs beruhende Unvermeidbarkeit einer Rauchentwicklung nicht dazu führen, den Kraftfahrzeugführer als nicht verantwortlich anzusehen, sondern nur dazu, ihm die Berechtigung zur Benutzung eines derartigen, den Vorschriften nicht genügenden Fahrzeugs abzusprechen (vgl. DLG. Braunschweig v. 8. Nov. 1928: HöchstRpPr. 1929 Nr. 689).

Die Angekl. wußte, daß ihr Wagen älterer Bauart ist und daß solche leicht rauchen, und sie hätten vorhersehen können, daß der Wagen bei der von ihr eingeschlagenen Fahrweise rauchen werde. Sie hätte also, wenn dem Übel nicht durch äußerst vorichtige Bedienung des Fahrzeugs abzuwehren war, die Benutzung des Wagens im öffentlichen Verkehre unterlassen müssen. Mit dieser Auffassung steht der Erstrichter auf dem Boden der RpPr. (BayObLG. 27, 100; DLG. Dresden: JW. 1928, 373; DLG. Braunschweig: HöchstRpPr. 1929 Nr. 689).

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 12. April 1929, RevReg. I Nr. 192/28.)

*

9. § 24 KraftfVerkVO. Die Voraussetzungen des Vorsahrsfalles sind rein objektiv zu beurteilen. Der aus dem Seitenwege kommende Fahrzeugführer, der ein für allemal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrswege in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeuge die Vorfahrt zu lassen, ist naturnotwendig gehalten, sich im einzelnen Falle zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Anlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen, und die Einfahrt zu unterlassen, solange er sich nicht diese Gewißheit verschafft hat.

Die Erlangung der Gewißheit, ob er ohne Gefahr in den Hauptverkehrsweg einfahren kann, mag im Einzelfalle für ihn schwer sein, aber die bloße Schwierigkeit entbindet ihn nicht seiner Verpflichtung. Die Sicherheit des Verkehrs geht allem vor (vgl. BayObLG., Urte. v. 2. Nov. 1928, RevReg. I Nr. 662/28: D. AutoR. 1928, 492).

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 26. April 1929, RevReg. I Nr. 124/29.)

*

10. § 27 KraftfVerkVO. Der Bestand und die Verbindlichkeit eines durch Hochhalten oder seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme gegebenen Haltezeichens dauert nicht etwa nur so lange, als der Polizeibeamte den Arm oder beide Arme in dieser Lage hält und erlöschen nicht etwa, sobald der Zeichengebende den Arm oder die beiden Arme sinken läßt.

Die Zeichengebung in dieser Weise wäre nicht voll durchführbar. Denn es würde an die physische Leistungsfähigkeit der Verkehrs-polizeibeamten eine unerfüllbare Forderung gestellt, wenn man von ihnen verlangen wollte, daß sie ausnahmslos für die ganze, im großstädtischen Verkehre oft recht erhebliche Dauer der Zeichengebung die Arme ununterbrochen hochhalten. Es muß vielmehr als vernünftiger Wille dieser Vorschriften gelten, daß das Zeichen, wenn es einmal durch Ausstrecken eines oder beider Arme gegeben ist, auch wenn die Arme herabgenommen werden, so lange in seiner Wirkung fortdauert, als sich aus der Gesamthaltung des das Zeichen gebenden Polizeibeamten für die Verkehrsteilnehmer dessen Wille, es aufrecht zu erhalten und fortbestehen zu lassen, deutlich und unverkennbar ergibt. So wird auch tatsächlich die Zeichengebung im Verkehre gehandhabt.

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 23. April 1929, RevReg. I Nr. 232/29.)

*

11. § 28 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerkVO. verbietet die Aufstellung zum Stillstand gelangender Kraftwagen an scharfen Wegkrümmungen.

Die Wahl des Wortes „an“ statt „in“ stellt außer Zweifel, daß damit nicht nur eine Aufstellung im Zuge der Krümmung selbst verpönt ist, sondern auch eine solche, bei der der Wagen zwar in den Auslauf der Krümmung, aber doch so nahe bei ihr zu stehen kommt, daß die durch die Krümmung gegebene Verkehrserleichterung sich noch auf den Aufstellungsort auswirkt.

Der von der Rev. vermischten weiteren Feststellung, daß diese Aufstellung eine Verkehrsbehinderung tatsächlich herbeigeführt habe oder doch geeignet gewesen sei, sie herbeizuführen, bedurfte es nicht. § 28 Abs. 1 Satz 2 verbietet die Aufstellung an scharfen Wegkrümmungen schlechthin. Der Gesetzgeber, der in Satz 1 dem Führer eines Kraftwagens es zur Pflicht macht, es so aufzustellen, daß es den Verkehr nicht behindert, verbietet durch Satz 2 die Aufstellung in vier von ihm besonders aufgeführten Einzelfällen, darunter an scharfen Wegkrümmungen noch ausdrücklich und allgemein, weil er die Aufstellung dort ohne weiteres im Interesse einer sicheren und ungehinderter Verkehrsabwicklung für unzulässig erachtet (vgl. BayObLG. v. 5. Jan. 1928: JW. 1928, 3190³).

(BayObLG., StrSen., Urte. v. 10. Mai 1929, RevReg. I Nr. 181/29.)

Oberlandesgerichte.

a) Zivilsachen.

Berlin.

I. Materielles Recht.

1. § 8 KraftfG.; § 278, 631 BGB. Der Halter einer Autobroschle haftet aus dem Beförderungsvertrag, falls der von ihm zwecks Vornahme einer Reparatur hinzugezogene Autoschlosser eine Probefahrt unternimmt und in Anschluß daran einen Fahrgast gegen Entgelt aufnimmt und dieser dann während der Fahrt einen Unfall erleidet. †)

Nach der eidlichen und durchaus glaubwürdigen Aussage des bei dem Bekl. zu 1 (Halter) im Dienst stehenden Chauffeurs B. wollte dieser am 10. Mai 1928 gegen 4 Uhr nachmittags seine Nachtschicht antreten. Der Bekl. zu 1 war zugegen. B. mußte aber, nachdem er eine kleine Strecke gefahren war, zurückkehren, da die Fußbremse nicht in Ordnung war. Auf Veranlassung des Bekl. zu 1 sah der Autoschlosser W. (Bekl. zu 2) das Auto nach und erklärte dann, eine Probefahrt machen zu müssen. Der Bekl. zu 1 stand dabei und war damit einverstanden. W. fuhr daraufhin los. Der Zeuge B. wartete bis 1/2 9 Uhr abends auf die Rückkehr. In der Nacht vom 10. bis 11. Mai 1928 gegen 3—4 Uhr vormittags nahm W. in Moabit den Kl. als Fahrgast auf. Das Schild der Tare stand auf „frei“. Auf der Fahrt nach Schöneberg ereignete sich dann der Unfall. Von diesem Unfall erhielt der Bekl. zu 1 erst am 11. Mai vormittags Kenntnis.

Es ist zwar richtig, daß W. als Autoschlosser, der im übrigen auch nicht im Besitze eines Droschkenführerscheins war, nicht ausdrücklich das Auto von dem Bekl. zu 1 zur Aufnahme von Fahrgästen überlassen erhalten hat, daher auch nicht zum Abschluß von Beförderungsverträgen allgemein ermächtigt war.

Andererseits ist die Behauptung des Bekl. zu 1, der im übrigen mit seinen Angaben über den Sachverhalt gewechselt hat, die Benutzung des Autos durch W. an dem fraglichen Tage sei hinter seinem, des Bekl. zu 1, Rücken durch den Chauffeur B. erfolgt, als widerlegt anzusehen. Denn wie B. bekundet, war der Bekl. selbst zugegen, als W. die Probefahrt antrat, und hat hiergegen keinerlei Einwendungen erhoben. Er hat insbes. keine Anordnungen über die Dauer der Probefahrt bzw. der Strecke, wo sie stattfinden sollte, gegeben. Er hat sich auch später nicht darum ge-

Zu 1. Die Entsch. ist in ihrer Begründung nicht unbedenklich, auch kann füglich bezweifelt werden, ob das Ergebnis, wie sie sagt, dem „allgemeinen Rechtsempfinden“ entspricht.

Keine Haftung ergibt sich aus dem KraftfG. v. 3. Mai 1909. Das Urteil gründet aber eine solche auf einen zwischen dem Fahrzeughalter und dem Verletzten bestehenden Beförderungsvertrag, aus welchem der Fahrzeughalter nach § 278 BGB. das Verschulden seines Erfüllungsgehilfen, hier des Autoschlossers, in gleichem Umfang wie eigenes Verschulden zu vertreten habe. Aber war zwischen dem Fahrzeughalter und dem Verletzten wirklich ein Beförderungsvertrag zustande gekommen? Ja, sagt das RG., und zwar durch den Autoschlosser, der nach Lage des Falles als „Bevollmächtigter“ des Fahrzeughalters zu gelten habe. Nun ist es gewiß richtig und auch allgemein anerkannt, daß eine Vollmacht zum Abschluß von Rechtsgeschäften, soweit sich nicht aus besonderen Formvorschriften etwas anderes ergibt, nicht ausdrücklich erklärt zu werden braucht, sondern auch aus den Umständen gefolgert werden kann. Es ist keine glückliche Redewendung, wo solche Umstände vorliegen, von einer „stillschweigenden“ Bevollmächtigung zu sprechen, denn es kommt einer Fiktion gleich, wenn aus dem Stillschweigen allein, aus der bloßen Passivität, ein Bevollmächtigungswille gefolgert wird. Viel eher läßt sich in Erweiterung des in § 172 BGB. zum Ausdruck kommenden Gedankens die dem Verkehrsbedürfnis entsprechende, namentlich von Wellspacher (Das Vertrauen auf äußere Tatbestände, S. 95 ff.; vgl. auch Max Rümelin: ArchZivPr. 93, 300 f.) begründete Regel aufstellen, daß, wer einen andern in eine äußere Stellung gebracht hat, mit welcher nach der Verkehrsauffassung eine Vollmacht zum Abschluß von Rechtsgeschäften auf einem bestimmten Gebiete verbunden ist, das rechtsgeschäftliche Handeln des andern auf diesem Gebiete so gegen sich gelten lassen muß, wie es von Dritten nach Treu und Glauben aufgefahrt werden dürfte (vgl. aus der reichen Judikatur namentlich RG. 65, 295 = JW. 1907, 249; 73, 349; 100, 48; 105, 185). Über diese Regel darf nicht zu Übertreibungen führen. Man muß sich doch gegenwärtig halten, daß sie im Gesetz nirgends ausdrücklich ausgesprochen ist, daß aber auch nicht der Schutz der Verkehrssicherheit überall der allein ausschlaggebende Gesichtspunkt sein kann, sondern dieser Gesichtspunkt nur insoweit durchschlägt, als nach den Umständen des Falles eine Beurteilung des ganzen Verhältnisses nach Treu und Glauben dies rechtfertigt. Im vorliegenden Falle hat der Eigentümer des Kraftwagens dem Autoschlosser nur zum Zwecke der Vornahme einer Reparatur und anschließend zum Zwecke einer Probefahrt den Besitz des Wagens überlassen. Entspricht es Treu und Glauben, dem Eigentümer damit das Risiko jedes Mißbrauchs

kümmert, ob und wann W. von seiner angeblichen Probefahrt zurückgekehrt ist.

Es ist nun ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, daß die Duldung eines bestimmten Verhaltens eines Dritten ausreichen kann, um die Erteilung einer Vollmacht stillschweigend anzunehmen. Es muß also derjenige, der eine Person nach außen hin in eine Stellung bringt, die sie als Bevollmächtigter erscheinen läßt, die von dieser Person innerhalb des Vertretungskreises vorgenommene Rechtshandlung als in seinem Namen geschehen gegen sich gelten lassen. Im vorliegenden Falle hat der Bekl. zu 1 ein Verhalten an den Tag gelegt, durch das dem W. erst die Möglichkeit gegeben wurde, nach außen hin als zur Aufnahme von Fahrgästen berechtigter angestellter Chauffeur zu erscheinen. Wenn ein Autobroschlenbesitzer einem Dritten, der nicht im Besitze des Droschkenführerscheins ist, den Wagen zu Probefahrten überläßt, so muß er hinreichende Anweisungen geben und Vorkehrungen treffen, damit die Fahrt lediglich eine Probefahrt bleibt und nicht dazu benutzt wird, Fahrgäste aufzunehmen. Es kann dahingestellt bleiben, ob derartige Probefahrten überhaupt auf einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße zu unternehmen sind. Auf jeden Fall muß der Unternehmer, wenn er dies zuläßt, dem Fahrer genaue Anweisungen über die Strecke und über den Zeitpunkt der Rückkehr geben bzw. die Rückkehr kontrollieren lassen; falls es technisch überhaupt nicht möglich ist, die Tachometeruhr die ganze Zeit außer Betrieb zu setzen. Trifft der Unternehmer aber keine solche Anordnungen, kümmert er sich vielmehr, wie im vorliegenden Falle, wo W. mit Wissen und Willen des Bekl. zu 1 die Probefahrt antrat, überhaupt nicht darum, wohin W. fuhr, und wie lange er ausblieb, dann mußte er von vornherein mit der Möglichkeit rechnen, daß W. die Gelegenheit wahrnehmen würde, sich durch die Aufnahme von Passanten einen Nebenverdienst zu verschaffen. Denn derartige „Schwarzfahrten“ sind in einer großen Stadt, wie Berlin, keineswegs selten. Dieses passive Verhalten des Bekl. zu 1 reicht nach Ansicht des Senats aus, um daraus den Schluß zu ziehen, daß der Bekl. zu 1 von Anfang an nichts dagegen einzuwenden hatte, wenn W. diese sogenannte Probefahrt weiter ausdehnte und dazu benutzte, in die Stadt zu fahren und dem Publikum sich zu Fahrten zur Verfügung zu stellen. Eine derartige Schlußfolgerung drängt sich hier um so mehr auf, als es sonst unverständlich wäre, wie der Bekl. zu 1, der gegen 4 Uhr nachmittags bei der Abfahrt zugegen war, sich

und damit eine Haftung aufzubürden, die über das Maß der außervertraglichen Haftung, wie sie nach dem KraftfG. besteht, noch weit hinausgeht? Nach § 7 Abs. 3 Satz 2 dieses Ges. wäre ja der Fahrzeughalter, sofern ohne sein Wissen und ohne seinen Willen ein anderer das Fahrzeug benutzt (oder hier über die Zeit der gestatteten Probefahrt hinaus benutzt) hätte und dabei irgend ein Dritter, nicht im Fahrzeug Beförderter, zu Schaden gekommen wäre, zum Ersatz dieses Schadens nur verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein (des Halters) Verschulden ermöglicht worden wäre. Treu und Glauben gebieten, meine ich, Rücksicht nach beiden Seiten hin. Es ist billig, die Rücksicht auf das Interesse des dritten Kontrahenten vorherrschen zu lassen, wenn der Unternehmer vernünftigerweise mit der Möglichkeit rechnen muß, daß der von ihm in eine bestimmte Stellung Gebraachte in seinem Namen Geschäfte abschließt, so wenn er ihn mit einer Tätigkeit betraut, mit welcher üblicherweise eine Ermächtigung zu gewissen Geschäften verbunden ist oder wenn er es wiederholt widerprüchlos geschehen ließ, daß der andere für ihn als Bevollmächtigter auftrat, oder wenn er wiederholt die Überschreitung der Vollmacht durch den andern duldet; aber wohl nicht dann, wenn das Handeln des andern, wie hier, als ein ungewöhnlicher, sogar mit Strafe bedrohter (wegen Fahrens ohne Führerschein, § 24 Ziff. 1 KraftfG.) Mißbrauch sich darstellt, mit dem zu rechnen dem Geschäftsherrn selbst dann nicht zuzumuten ist, wenn er im großstädtischen Kraftwagenbetrieb tatsächlich manchmal vorkommt. Das RG. selbst gibt zu, daß in vielen Fällen der Schwarzfahrt, so wenn der Wagen gestohlen war, das Publikum nicht geschädigt werden kann. Sollte wirklich, soweit es auf die hier zu entscheidende zivilrechtliche Haftungsfrage ankommt, der Grundsatz der Wahrung von Treu und Glauben für den hier offenbar vorliegenden Fall des furtum usus eine andere Beurteilung rechtfertigen als für den des Diebstahls?

Merkwürdig ist auch, daß das RG. kein Bedenken darin findet, eine Vollmacht zu konstruieren und aus ihr Rechtsfolgen zu ziehen, durch deren wirkliche Erteilung der Halter des Kraftfahrzeugs sich strafbar gemacht hätte; strafbar ist nämlich nach § 24 Abs. 2 KraftfG. der Halter des Kraftfahrzeugs, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig eine Person zur Führung des Fahrzeuges bestellt, die sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann.

Dazu kommt, daß es sich im vorliegenden Falle ja nicht nur darum handelt, ob der Vertrag durch einen Bevollmächtigten als Abschlußvermittler zustande kam, sondern auch um die damit nicht identische Frage, ob dieser in bezug auf die Beförderung auch Erfüllungsgehilfe war; denn nur dann ist der zur Begründung der Haftung des Geschäftsherrn herangezogene § 278 anwendbar. In

bis zum nächsten Morgen überhaupt nicht nach dem Schicksal des Wagens und des W. gekümmert hat, obwohl es sich nur um eine kleine Probefahrt handeln sollte. Daß, wie der Bekl. jetzt in der letzten mündlichen Verhandlung zum ersten Male behauptet, das Schild auf „Außer Betrieb“ gestanden hat, als W. wegfuhr, ist unerheblich, da nicht behauptet ist, daß eine Vorkehrung getroffen war, damit das Schild nicht wieder abgezogen werden konnte.

Das Verhalten des Bekl. zu 1 verstäfste u. a. dem W. die Möglichkeit, die ganze Nacht in der Stadt herumzufahren und gegen 3—4 Uhr morgens den Kl. aufzunehmen. Gelangte somit das Auto mit stillschweigendem Einverständnis des Bekl. zu 1 in den Verkehr, so muß er sich rechtlich so behandeln lassen, wie wenn er als Droschkeneigentümer seinen Wagen in Ausführung seines Gewerbebetriebes mit seinem Chauffeur auf die Straße geschickt hat, und dieser Wagen somit in den Verkehr gelangt ist.

Andererseits wollte der Kl. mit dem Eigentümer des Wagens einen Beförderungsvertrag schließen, mag dieser ihm selbst auch nicht bekannt gewesen sein. Nach außen hin trat die Vertretungseigenschaft des W. auch hervor, so daß der etwa von ihm gefaßte Entschluß, das vereinnahmte Geld für sich allein zu verwenden, also nicht abzuführen, für die Frage des Abschlusses des Beförderungsvertrages unerheblich ist. Ist dieser somit zwischen den Parteien geschlossen, so hat der Bekl. zu 1 für das im übrigen auch in dem Strafurteil festgestellte Verschulden des W., das den Unfall herbeigeführt hat, einzutreten, da es sich hier um ein Verhalten des W. bei der Erfüllung der dem Fahrgast gegenüber obliegenden Verbindlichkeit handelt (§ 278 BGB.).

Dies Ergebnis entspricht auch dem allgemeinen Rechtsempfinden und der Verkehrssicherheit. Dem Publikum kann nicht zugemutet werden, in eine nähere Prüfung der Frage einzutreten, ob der Droschkenchauffeur nicht vielleicht hinter dem Rücken des Eigentümers den Wagen führe.

Daß daneben in vielen Fällen der Schwarzfahrt, z. B. wenn der Wagen gestohlen war, das Publikum nicht geschützt werden kann, da eine Haftung des Eigentümers aus dem Beförderungsvertrage entfällt, kann an diesem hier gewonnenen Ergebnis nichts ändern. Der Klageanspruch ist daher dem Grunde nach gerechtfertigt.

(RG., 12. ZivSen., Ur. v. 24. April 1929, 12 U 11055/28.)

Mitgeteilt von RGR. Dr. Raemmerer, Berlin.

*

Jena.

2. § 24 KraftfVerkVO. bezieht sich nicht auf Fahrzeuge, die in einer Straße aufeinander zufahren und von denen eines die Fahrbahn des anderen schneidet, er gilt nur für Fahrzeuge, die sich ineinander kreuzenden Straßen begegnen. †)

Die Verkl. wollen sich auf LG. München und OLG. Dresden stützen (Ur. v. 2. Nov. und 18. Dez. 1928; DRZ. 1929 Nr. 2). Beide Gerichte wollen den § 24 KraftfVerkVO. für alle die Fälle angewendet wissen, in denen sich zwei Kraftfahrzeuge kreuzen; so sei der Schlupfhalbsatz des § 24 zu verstehen: „... im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt.“

So ist aber der § 24 KraftfVerkVO. nicht aufzufassen. Der

unserem Falle wollte offensichtlich weder der Autoschlosser die Leistung (nämlich die Beförderung) als Erfüllung einer fremden Verbindlichkeit im Dienste des Fahrzeugeigentümers bewirken, noch hatte der Fahrzeugeigentümer, wie es § 278 wohl voraussetzt, das Bewußtsein, sich des Autoschlossers zur Erfüllung einer Verbindlichkeit zu bedienen. Also eine doppelte Fiktion!

Endlich noch die nicht einfache von der Hand zu weisen Frage: Wenn man schon mit dem RG. eine Vollmachterteilung durch konkludentes Verhalten annehmen will, konnte der Geschäftsherr dann nicht diese (angebliche) Bevollmächtigung, sobald er gewahr wurde, daß sie von Dritten als solche aufgefaßt werde, wegen Irrtums nach § 119 anfechten, weil er eine Erklärung dieses Inhalts (nämlich eine Bevollmächtigungserklärung) „überhaupt nicht abgeben wollte“? Und liegt die Anfechtung, für die ja keine Form vorgeschrieben ist, nicht schon darin, daß er erklärt, das Geschäft des Autoschlossers gehe ihn nichts an? Es ist m. E. anzunehmen, daß, auch wenn das Ausführungsgehalt auf Grund der Vollmacht bereits abgeschlossen ist, gleichwohl die Bevollmächtigung als selbständiges Rechtsgeschäft angefochten werden kann und daß die Anfechtungsgründe beim Bevollmächtigungsgeschäft dieselben sind wie bei anderen Rechtsgeschäften. Es kann sich höchstens fragen, ob auch unbewusste konkludente Willensbetätigungen der Anfechtung unterliegen können; da kann man sehr zweifeln; Gründe, die für die Bejahung sprechen, sind von Jacobsohn, ZheringsZ. 56, 348 ff., entwickelt.

Prof. Dr. E. Riezler, München.

Zu 2. A. Der obigen Entsch. ist in vollem Umfange beizupflichten. In der Entsch. des BayObLG. v. 6. Nov. 1928 wird die gegenteilige Ansicht vertreten. Daß sie nicht zutreffend

Senat hat schon früher (3 U 886/28) entschieden, daß der § 24 sich nur auf sich kreuzende oder ineinander einmündende Straßen beziehe und daß er nicht für Fahrzeuge gelte, die in derselben Richtung aufeinander zufahren, wenn dann eines von ihnen von der zunächst eingenommenen Fahrtrichtung abweicht und die Fahrbahn des anderen schneidet, wie das hier geschehen ist. Daran ist auch festzuhalten (so auch v. Miakowsky im Deutschen Auto-recht 1928 Nr. 11 Sp. 170).

Die Rechtsregeln für entgegenkommende Fahrzeuge sind in den §§ 26, 21 Abs. 2 und in den allgemeinen Vorschriften §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 und 2, 19 Abs. 1 KraftfVerkVO. enthalten. Der § 24 bezieht sich schon seinem Wortlaut nach nur auf Kreuzungen und Einmündungen von Wegen. Auch der zweite Halbsatz bezieht sich dem Zusammenhang nach nur auf Kreuzungen und Einmündungen von Wegen, wie das im ersten Halbsatz ausdrücklich gesagt ist; man täte ihm Gewalt an, wollte man ihm eine andere Bedeutung geben, wie dem ersten Halbsatz, wollte man ihm also allgemeiner nehmen und wollte man alle die Fälle darunter fassen, wo die Fahrbahnen zweier Fahrzeuge sich schneiden. In einem solchen Falle, wo die Fahrbahnen zweier Fahrzeuge zunächst parallel laufen, läßt sich schlechterdings auch nicht sagen, welches das von rechts kommende Fahrzeug sein soll; auf einen solchen Fall paßt also der zweite Halbsatz seinem Wortlaut nach überhaupt nicht.

Bei Fahrzeugen, die auf demselben Weg aufeinander zufahren, sind auch die Verhältnisse ganz anders wie bei Fahrzeugen, die aus kreuzenden oder einmündenden Wegen kommen. Fahren die Wagen aufeinander zu, dann ist jedem Fahrer erkennbar, wohin die Fahrt gehen soll. Nach § 26 KraftfVerkVO. hat der Fahrer des Fahrzeugs, das die bisherige Fahrtrichtung verlassen will, durch wagerechtes Halten des Arms in der Richtung des Wechfels dies bekannt zu geben. Darauf haben sich dann die entgegenkommenden Fahrzeuge einzurichten. Tun sie das nicht, verstoßen sie gegen die Vorschriften der KraftfVerkVO. (§§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 2, 19 Abs. 1). Soll das einbiegende Fahrzeug warten, bis alle entgegenkommenden Fahrzeuge vorbei sind, könnte das auch zu unfaßbaren Zuständen führen, streng durchgeführt sogar zu Verkehrsstokungen, die das Gegenteil einer zweckmäßigen Regelung wären.

(OLG. Jena, Ur. v. 15. April 1929, 3 U 243/29.)

Mitgeteilt von R. Dr. Ledermann, Jena.

*

3. § 823 BGB. Haftung des Gastwirts für Gefahren, die durch das Vestehenlassen veralteter Kellerzugänge gegeben sind. Konkurrerendes Verschulden des Geschäftigen. †)

Die Kellertür war nicht in Ordnung; sie öffnete sich nach innen. Eine besondere Vorschrift, die das verbot, mag nicht bestanden haben, überhaupt mag es in alten Häusern, besonders auf dem Lande, viele solcher Türen geben, auch solche, wie hier, mit veraltetem Zapfenverschluß. Damit kann sich der beklagte Gastwirt nicht entschuldigen. § 367 Nr. 12 StGB. bedroht ganz allgemein den mit Strafe, der in Häusern und Orten, wo Menschen verkehren, Keller,

sein kann, indem auf das Kreuzen zweier Fahrzeuge derselben Straße weder eine unmittelbare noch eine analoge Anwendung des § 24 zweiter Halbsatz KraftfVerkVO. möglich ist, ist in meiner Ann. zu der zit. Entsch. näher ausgeführt.

Prof. Dr. S. Peters, Berlin.

B. Vgl. BayObLG. oben S. 2827 Nr. 3.

Zu 3. 1. Vestehenlassen eines veralteten gefährlichen Zustandes wird in dieser Entsch. dem Gastwirt als Fahrlässigkeit angerechnet. Positiv ausgebrückt, wird damit die Sorgfaltspflicht bejaht, veraltete Einrichtungen zu ändern, wenn sie den heute herrschenden Anforderungen an Sicherheit nicht mehr entsprechen. Auch wer im allgemeinen wünscht, daß das Recht dem Fluß des Lebens nur zögernd folge, wird die vorliegende Entsch. und ihren erzieherischen rechtspolitischen Kern nicht mißbilligen.

2. Das Ur. beläßt die Hälfte des Schadens wegen mitwirkenden Selbstverschuldens dem Verletzten. Dieses Ergebnis erscheint zutreffend, nicht ganz folgerichtig erweist sich jedoch seine Begründung.

§ 254 BGB. erfordert adäquate Mitverursachung und Mitverschulden. Die erstere stellt das Ur. zunächst fest („hätte er sich anständig benommen und wäre er nicht angeheitert gewesen, dann wäre er wahrscheinlich nicht zu Schaden gekommen“ usw.). Dagegen heißt es im nächsten Satz: „... wenn er auch wußte, daß er an der Kellertür herumtanzte, so brauchte er doch nicht damit zu rechnen, daß sie sich gleich öffnete“ usw.

Damit ist das Selbstverschulden und, wie noch gezeigt werden soll, die adäquate Mitverursachung wiederum verneint. Man werde nicht ein: Trunkenheit, Herumtollen am unrechten Ort und unanständiges, „unmenschliches“ Benehmen soll also kein schuldhaftes

Graben und Öffnungen so unverdeckt und unverwahrt läßt, daß daraus Gefahr für andere entstehen kann.

Dieser Vorwurf hat der Bekl. zuwidergehandelt. Ohne irgendeinen Abzug führte die Treppe fast senkrecht 2 m tief in den Keller hinab, so daß schon 1924 oder 1925 zwei junge Leute hinuntergestürzt sind. Die Tür ließ sich zwar nicht leicht öffnen, sie klemmte. Sie muß aber wohl schon damals und auch beim Unfall nicht verschlossen gewesen sein. Wer sie geöffnet, den Zapfen entfernt hat, läßt sich allerdings nicht sagen. Verantwortlich dafür, daß das Geschehen durfte, ist aber der Wirt, und er bleibt haftbar auch dann, wenn man annimmt, daß sich die Tür allein schon durch den Anprall der beiden jungen Leute geöffnet hat. Der Wirt hat dafür zu sorgen, daß eine Tür mit solch gefährlicher Treppe geschlossen, nicht ohne weiteres von Unverantwortlichen zu öffnen ist und auch dann nicht gleich aufgeht, wenn jemand davorprallt. Diese Pflicht trifft ihn ganz allgemein, besonders aber, wenn stärkerer Verkehr herrscht. Freilich hatten die jungen Leute an sich nichts im Hausflur zu suchen, vor allem nicht zu tanzen oder dort Unfug zu treiben, in der Gaststube war noch Platz, die Saalkür war nicht geöffnet und der Weg zum Austreten führte nicht an der Kellertür vorbei. Aber in der Gaststube halten sich Gäste, vor allem die Jugendlichen, nicht immer auf. Zumal dann, wenn es in der Gastwirtschaft auf dem Lande lebhafter zugeht, zur Kirmis oder zu anderen Vergnügungen, treiben sie sich häufig im Hausflur, mitunter sogar in der Küche herum und benehmen sich nicht immer so, wie man es verlangen müßte. Das ist vielleicht eine Unsitte, aber der Gastwirt auf dem Lande muß damit rechnen. Er rechnet auch damit, daß die Gäste nicht alle nüchtern bleiben und muß gerade dafür Sorge tragen, daß sie auch angeheitert oder betrunken durch verkehrswidrigen Zustand der Wirtschaftsräume, die ihnen für gewöhnlich zugänglich sind, keinen Schaden nehmen. Diesen Anforderungen hat die Kellertür mit ihrem Verschluss und dem gefährlichen Absturz zum Keller nicht genügt.

Eine Mitschuld des Kl. am Unfall steht fest.

Er hat aber seinen Unfall nicht allein verschuldet, denn wenn er auch wußte, daß er an der Kellertür herumtanzte, so brauchte er doch nicht damit zu rechnen, daß sie sich gleich öffnete und die Treppe fast senkrecht gleich in den Keller hinunterführte.

(OLG. Jena, 3. ZivSen. Ur. v. 16. Mai 1929, 3 U 193/29.)

Mitgeteilt von H. M a y, Jena.

Riel.

4. § 9 KraftfG. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten. Ein Radfahrer, der nur einen Arm zum Lenken seines Rades frei hat, ist verpflichtet, besonders vorsichtig und langsam zu fahren.

Der Kl., ein Radfahrer, fordert von dem Kraftwagenhalter Schadensersatz. W. und O. haben ihm die Hälfte seines Anspruchs zuerkannt, weil den Kl. ein mitwirkendes Verschulden traf. Daß der Kl. mit einer Mulde auf der Schulter gefahren ist,

Verhalten sein? Nicht jedes rechtlich oder sittlich mißbilligte, und wenn man will, schuldhafte Verhalten, ist eigenes Verschulden i. S. des § 254. Die unbefugte Benutzung eines Wartesaals 2. Klasse mit einer Fahrkarte 3. Klasse (ZB. 1924, 1380), das verbotswidrige Hausieren in einem öffentlichen Gebäude (Recht 1915 Nr. 21) sind von der Mpr. nicht als beachtliches eigenes Verschulden angesehen worden.

Zu unrecht wird dies jedoch mit dem geringen Grad der Schuld (bloße Ordnungswidrigkeit) begründet. Ein eigenes Verschulden des Verletzten, dem im Wartesaal eine mangelhaft besetzte Gardinenstange auf den Kopf fällt, ist auch dann nicht vorhanden, wenn der Verletzte zum Zwecke eines Taschendiebstahls oder gar eines Raubmordes in dem Wartesaal Platz genommen hat. Verschulden ist transitiv, der Begriff verlangt außer dem tadelnswerten Verhalten noch die spezifische Beziehung zum Schaden. Zutreffend bestimmt den Begriff RG. 100, 44 als Außerachtlassung der Sorgfalt, die nach Auffassung des Verkehrs ein ordentlicher und verständiger Mensch anwendet, um sich tunlichst vor Schaden zu bewahren. Nicht unständiges, nicht einmal strafbares Verhalten als solches, sondern nur unvorsichtiges Verhalten ist eigenes Verschulden. Von Vorsicht und Unvorsichtigkeit kann aber nur die Rede sein, wenn der Verletzte, ex tunc gesehen, mit dem Schaden rechnen mußte. Eigenes Verschulden ist also nichts anderes als Zurechenbarkeit der adäquaten Mitverursachung. Wenn ich dem vorliegenden Ur. im Ergebnis beistimme, so deshalb, weil mir die Ausführung, der Verletzte habe mit der Gefahr nicht zu rechnen brauchen, eben nicht ganz richtig zu sein scheint. Das Benehmen des Verletzten — zufällig auch unanständig — war unvorsichtig. Denn, mochte auch die Gefahr im einzelnen nicht erkennbar sein, so mußte er nach der Erfahrung des Lebens doch damit rechnen, daß wildes Herumtollen angetrunkenen Menschen im allgemeinen Gefahr bringt.

Was den Maßstab der Schadensverteilung anlangt, so halten die einen das größere Verschulden für maßgebend (z. B. K r e ß, Lehrb. d. allg. Schuldrechts, 1929, S. 320), die anderen (Stau-

kann ihm nicht zum Vorwurf gemacht werden. Das ist als zulässig anzusehen. Allerdings nicht deshalb, weil es üblich ist. Auch eine Unsitte kann üblich sein. Sondern, weil ein geübter Radfahrer, der mit einer Hand steuert und mit der anderen Hand eine Mulde hält, nach allgemeinen Erfahrungssätzen in der Lage ist, bei vorsichtigem Fahren den Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Freilich kann und darf ein Fahrer, der beide Hände an der Lenkstange hält, da er bedeutend manövrierfähiger ist, rascher fahren als ein Fahrer, der nur mit einer Hand lenkt. Der Kl. mußte also ganz besonders vorsichtig fahren, und zwar um so mehr, als die Straße, auf der er fuhr, festgestelltermäßig nicht nur holprig und leicht abschüssig ist, sondern außerdem noch infolge Witterungsnierschlägen und herumliegenden Kohlblättern z. B. des Unfalls schlüpfrig war. Der Kl. hätte so langsam fahren müssen, daß es ihm möglich war, sein Rad auf 6 m zum Halten zu bringen.

(OLG. Kiel, 4. ZivSen., Ur. v. 14. Nov. 1928, 4 U 219/28.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Bovenjepen, Kiel.

Köln.

5. Art. 102 ff. RB.; §§ 456, 469, 471 SGB.; §§ 73, 76, 98, 99, 100 EOB. v. 23. Dez. 1908; Art. XV Mainzer Vereinbarungen. Haftungsverhältnisse der Reichsbahn und der Regie bei Güterbeförderung auf gemischten Strecken. †)

Mit Frachtbrief v. 10. Okt. 1924 sandte die Firma W. in Köln 6 Ballen Leder für den Kl. an die Adresse der Expeditionsfirma E. in Essen. Die Beförderungstrecke befand sich damals von der Übergangsstation Webau aus im Betrieb der Regie. Bei Ankunft der Sendung in Essen am 14. Okt. 1924 wurde das Fehlen eines Ballens festgestellt, die übrigen fünf wurden der Empfängerin ausgehändigt. Nachdem am 16. Nov. 1924 die von der Regie betriebenen Strecken und Bahnhöfe wieder in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn übergegangen waren, richtete die Firma E. am 20. Nov. 1924 einen Schadensersatzantrag an die Güterabfertigung Essen S. B., der laut Mitteilung der Güterabfertigung v. 21. Nov. an die Regieabwicklungsstelle Direktion Essen weitergegeben wurde. Die Klage, die der Kl. als Fessionar der Firma E. gegen die Regie vor dem gemischten gerichtlichen Ausschuss der rheinischen Eisenbahnen anstregte, wurde in Anwendung des Art. XV der Mainzer Vereinbarungen v. 16. Febr. 1924 abgewiesen, weil der Schaden nicht nachweislich auf der Regiestrecke entstanden sei. Der Kl. fordert nunmehr Schadensersatz von der bekl. Reichsbahngesellschaft.

Die von der Bekl. in erster Linie erhobene Einrede der Verjährung greift nicht durch. Die Verjährungsfrist betrug ein Jahr und begann mit dem 17. Okt. 1924, an dem die nicht verlorengegangenen fünf Ballen Leder der Empfängerin mit dem Frachtbrief ausgeliefert wurden. Gemäß § 98 Abs. 3 EOB. in der damals noch gültigen Fassung v. 23. Dez. 1908 wird die Ver-

dinger, 9. Aufl., Anm. 3) die adäquater Verursachung. Die letztere Ansicht hat den Wortsinne des Gesetzes für sich. Geht man von unserer obigen Begriffsbestimmung des Verschuldens als Zurechenbarkeit der adäquaten Verursachung aus, so wird der Streit in den meisten Fällen praktisch bedeutungslos. Wer die adäquater Ursache gesetzt hat, der hat eben darum objektiv die größere Unvorsichtigkeit begangen. Nur subjektiv kann das Maß der Zurechenbarkeit und das Maß der adäquaten Verursachung verschieden sein (Faten und Berufspflicht, Rinder, Geisteschwache). Die Berücksichtigung solcher Verschiedenheiten bleibt m. E. am besten dem billigen Ermessen des Richters im Einzelfalle überlassen.

RA. Dr. Gottlieb, Düsseldorf.

Zu 5. Es handelte sich um Schadensersatz für den Verlust eines während der Eisenbahnbeförderung zwischen Köln und Essen in der Zeit v. 10.—14. Okt. 1924 abhanden gekommenen Ballens Lederwaren. Ein Teil der Beförderungstrecke befand sich damals in der Verwaltung der sog. Regie, die am 16. Nov. aufhörte. Am 20. Nov. richtete der nach der EOB. unzureichend verfügbare Kl. einen Anspruch auf Schadensersatz an die Güterabfertigung in Essen, die ihn sofort an die Regieabwicklungsstelle der Direktion Essen weitergab. Der Kl., der hiervon benachrichtigt wurde, strengte die Klage vor dem Gemischten Ausschuss der rheinischen Eisenbahnen an, der die Klage auf Grund des Art. XV der Mainzer Vereinbarungen v. 16. Febr. 1924 abwies, weil der Schaden nicht nachweisbar auf einer von der Regie betriebenen Strecke vorgekommen war.

Kl. hat darauf seine Schadensersatzansprüche im ordentlichen Rechtswege gegen die Reichseisenbahngesellschaft weiter verfolgt, und durch das vorstehende Urteil des OLG. Köln ist entschieden, daß die Reichsbahn für den Schaden haftet.

In der Begründung werden ausschließlich die Einreden der Bekl. eingehend erörtert. Zuerst die der Verjährung, die nach der EOB. eine einjährige ist und vom 17. Okt. 1924, dem Tage

jährung durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Die Anmeldung hat diese Wirkung nach § 99 E.O. nur, wenn sie durch den über das Gut Verfügungsberechtigten und bei der zuständigen Eisenbahn erfolgt. Dem genügte die Anmeldung v. 20. Nov. 1924. Sie ging aus von der Firma E., der gemäß §§ 73 Abs. 9; 76 Abs. 2 E.O. das Verfügungsrecht über das Gut zustand. Sie war gerichtet an die Güterabfertigung Essen H. B., die einige Tage vorher wieder in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn übergegangen war. Der Anspruch ist also nicht bei der Regie, sondern bei der Deutschen Reichsbahn angemeldet worden, die nach § 100 Abs. 1 E.O. zuständig war. Zur Entgegennahme von Verlustanmeldungen sind nicht nur die Reichsbahndirektionen, sondern auch die Güterabfertigungsstellen befugt. Die Wirksamkeit der Anmeldung bei der Reichsbahn konnte dadurch nicht wieder beseitigt werden, daß die Güterabfertigung in Essen das Schreiben statt an die Reichsbahndirektion an die Regieabwicklungsstelle weiterleitete und dies der Firma E. mitteilte. Gemäß § 99 Abs. 3 E.O. endigt die Hemmung der Verjährung erst mit der schriftlichen Bekanntgabe eines abschlägigen Bescheides unter Rückgabe der Beweisstücke. Solcher Bescheid ist erst Anfang 1926 auf eine erneute Anmeldung hin erteilt worden. Der Anspruch ist mithin nicht verjährt. Auch unter der Annahme, die Anmeldung v. 20. Nov. 1924 habe sich an die Regie gerichtet, wäre keine Verjährung eingetreten. Die Regie war seit den bei Abschluß des passiven Widerstands getroffenen Abmachungen eine dem allgemeinen, öffentlichen, innerdeutschen Verkehr dienende Eisenbahn i. S. der E.O. und sie war gemäß § 100 Abs. 2, 3 E.O. für die Anmeldung des Erjakananspruchs zuständig.

Ebenso wenig wie die Einrede der Verjährung kann der Hinweis der Bekl. auf § 469 Abs. 2 HGB., § 100 Abs. 3 E.O. Erfolg haben. Nach den genannten Bestimmungen können die Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen, oder gegen diejenige, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kl. die Wahl zu; das Wahlrecht erlischt mit der Erhebung der Klage. Diese Wirkung kann jedoch der Klageerhebung gegen die Regie nicht zu. Bei Anwendung des § 469 HGB. hätten Reichsbahn und Regie dem Kl. als Gesamtschuldner auf Ersatz seines Schadens gehaftet, gleichviel, auf welcher Betriebsstrecke der Schaden eingetreten war. Dieses Wahlrecht zwischen wenigstens zwei gleichmäßig und auf jeden Fall haftenden Bahnen ist die notwendige Voraussetzung für die Anwendbarkeit der folgenden Bestimmung, daß das Wahlrecht mit Erhebung der Klage erlischt. Dem Kl. stand ein solches Wahlrecht tatsächlich nicht offen. Sein Anspruch gegen die Regie wurde nicht auf Grund des § 469 HGB. beurteilt, sondern auf Grund des Art. XV der Mainzer Vereinbarungen zwischen der Regie, den englischen Vertretern und der Deutschen Reichsbahn v. 16. Febr. 1924. Er lautet: „Erjakanansprüche, die sich auf den Transport beziehen, sind durch die Versandbahn und zu deren Lasten zu regeln. Ist indessen der Schaden unzweifelhaft auf den Strecken des Empfangsnetzes entstanden, so ist der Erjakananspruch an dieses Netz zu richten, dem infolgedessen die Regelung zur Last fällt.“ Der Art. ist mehrdeutig. Er läßt nicht klar erkennen, ob die Versandbahn stets haftet und neben ihr unter der genannten Voraussetzung außerdem die Empfangsbahn; oder ob immer nur eine Eisenbahn haftet, grundsätzlich die Versandbahn, ausnahmsweise statt ihrer die Empfangsbahn, wenn nämlich der Schaden unzweifelhaft auf deren Strecke entstanden ist. Welche Auslegung aber auch

der Feststellung des Verlustes, läuft. Nach § 98 (3) der zur Zeit der Beförderung des verlorenen Gutes noch geltenden E.O. v. 28. Dez. 1908 wird die Verjährung durch die schriftliche Anmeldung des Anspruchs bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so ist dieser dem Beschw. unter Rückgabe der etwaigen Beweisstücke mitzuteilen, und nunmehr läuft die Verjährung weiter. Diese Bedingung ist insofern erfüllt, als die Anmeldung des Anspruchs bei einer zuständigen Stelle der Reichseisenbahngesellschaft erfolgt ist. Die Güterabfertigung hätte dem Anspruch des Kl. an die zuständige Reichsbahndirektion weitergeben müssen. Sie hat ihn dagegen an die Regieabwicklungsstelle der Direktion Essen geleitet. Infolgedessen ist die Klage vor dem gemischten gerichtlichen Ausschuss der rheinischen Eisenbahnen verhandelt worden, der sie auf Grund des in der Begründung abgedruckten Art. XV des Mainzer Übereinkommens v. 16. Febr. 1924 abgewiesen hat, weil der Schaden nicht nachweislich auf einer Strecke der Regie entstanden sei. Von dieser Entsch. ist der Kl. benachrichtigt. Das OLG. nimmt an, daß hiermit auch die weitere im § 98 (3) E.O. enthaltene Bedingung für das Ende der Hemmung und das Wiederaufleben der Verjährungsfrist erfüllt, d. h. die Verjährungsfrist für die nunmehr vom Kl. erhobene gerichtliche Klage nicht abgelaufen sei.

Man kann immerhin zweifelhaft sein, ob diese Auffassung richtig ist. Formell ist den Erfordernissen des § 98 (3) E.O.

richtig sein mag, in jedem Falle liegt die Einschränkung des in § 469 HGB. verliehenen Wahlrechts durch Art. XV der Mainzer Vereinbarungen zutage. Nach § 469 HGB. ging der Kl. sicher, mochte er gegen die Reichsbahn oder gegen die Regie klagen. Nach Art. XV der Mainzer Vereinbarungen hatte er gegen eine Verwaltung keinen oder nur einen solchen Anspruch, der von der Führung eines dem § 469 HGB. fremden Nachweises abhängig war. Nun besteht freilich theoretisch kein Zweifel daran, daß Art. XV der Mainzer Vereinbarungen nichtig war, weil er gegen die nach § 471 HGB. auch für die Regie als innerdeutsche Eisenbahn zwingende Vorschrift des § 469 HGB. verstieß. Darauf kommt es jedoch nicht an. Ausschlaggebend ist lediglich, daß es dem deutschen Bürger unter der Gewalt Herrschaft der Befugung unmöglich war, gegen die Regie Rechte zu verwirklichen, die über den Art. XV hinausgingen. Er hatte infolgedessen nicht das von § 469 HGB. vorausgesetzte unbeschränkte Wahlrecht zwischen der Inanspruchnahme zweier Eisenbahnen, und deswegen konnte auch die Rechtsfolge des § 469 HGB.: Verlust des Wahlrechts durch Klageerhebung gegen die Regie, nicht eintreten.

Noch aus einem weiteren Grund sind § 469 Abs. 2 HGB. und § 100 Abs. 3 E.O. unanwendbar. Beide Bestimmungen verstehen unter „Erhebung der Klage“ ersichtlich nur die Klageerhebung vor dem ordentlichen Gericht. Der Kl. hat statt dessen gegen die Regie notgedrungen geklagt vor dem gemischten gerichtlichen Ausschuss der rheinischen Eisenbahnen, der sein Dasein einer B.D. der Rheinlandkommission und (für das Ruhrgebiet) einer Verfügung des französischen Militärbefehlshabers verdankte. Die Errichtung des Ausschusses geschah ohne Rechtsgrundlage; eine solche bot weder der B.D. noch das Rheinlandabkommen, das so wie für das Ruhrgebiet, um das es sich hier handelt, nicht in Betracht kam. Die Einsetzung der von deutscher Seite übrigens nie amtlich anerkannten Ausschüsse verstieß folglich gegen Art. 105 WVerf., wonach Ausnahmegerichte unstatthaft sind und niemand seinem gesetzlichen Richter entzogen werden darf. Bei den zu $\frac{2}{3}$ aus Ausländern bestehenden Mitgliedern fehlten die in Art. 102 ff. WVerf. vorgeschriebenen Garantien der richterlichen Unabhängigkeit. Das von den Ausschüssen angewandte Recht verstieß zum Teil gegen zwingende deutsche Gesetze, wie es oben für den Art. XV der Mainzer Vereinbarungen dargetan ist. Die Anrufung eines solchen Ausschusses konnte das Wahlrecht des Kl. nicht zum Erlöschen bringen; sie steht der „Erhebung der Klage“ i. S. des § 469 HGB. nicht gleich. Die Bekl. haftet somit gemäß §§ 456, 469 HGB. auf Schadenersatz.

(OLG. Köln, 8. Zivilsen., Ur. v. 7. Juni 1929, 8 U 235/28.)

Mitgeteilt von OMR. Dr. Schmit, Aachen,
Hilfsrichter am OLG. Köln.

Stuttgart.

6. § 7 Kraftf. Überläßt eine Fabrik ein Kraftfahrzeug einem anderen, um dessen Erfindungen auszuprobieren, dann sind beide als Halter des Fahrzeugs anzusehen.

Der Bekl. war nicht Eigentümer des Kraftfahrzeugs, sondern eine Fabrik stellte ihm den Wagen. Das ist aber nicht entscheidend. Die Fabrik hatte dem Bekl. den Wagen überlassen, damit dieser seine Erfindungen ausprobieren. Sie wollte die Erfindungen im Falle der Bewährung übernehmen. Die Probefahrten wurden somit im Interesse des Bekl. wie der Fabrik ausgeführt, und beide sind deshalb als Halter anzusehen. Die Fabrik lieferte zwar die Betriebsstoffe und haftete für Reparaturen und Versicherung, aber

nicht genügt. Aber da die sachlich nicht richtige Behandlung sowohl von der Reichsbahn als auch von dem Kl. verschuldet ist, so wird man sich, wie das OLG. es getan, über die formellen Bedenken hinwegsetzen können, womit die von der Bekl. erhobene Einrede der Verjährung zurückgewiesen wurde. Diese Auffassung entspricht dem Rechtsgrundsatz von Treu und Glauben.

Ein zweiter Einwand der Bekl. wird durch Hinweis auf § 429 HGB. i. Verb. m. § 100 E.O. begründet. Hiernach steht dem Kl. bei gerichtlicher Verfolgung seines Anspruchs die Wahl frei, ob er sich an das Gericht des Versandorts oder des Empfangsorts oder des Orts, wo der Schaden entstanden ist, wenden will. Unter diesen Gerichten hat der Kl. die Wahl. Das Wahlrecht erlischt mit Erhebung der Klage. Die Bekl. behauptet, wenn ich die Begründung richtig verstehe, der Kl. habe das Wahlrecht verloren durch Erhebung der Klage vor den in Übereinstimmung mit der Regie eingesetzten schiedsrichterlichen Behörden. Mit Recht wird diese Einrede zurückgewiesen. Das OLG. führt zutreffend aus, daß im § 469 HGB. und § 100 (3) E.O. nur von Erhebung der Klage vor den ordentlichen deutschen Gerichten gesprochen sein könne, wozu ganz unzweifelhaft die gemischten Regiegerichte, deren Zuständigkeit überhaupt anfechtbar sei, nicht gehören. Der Kl. ist also durch die unrichtige formelle Behandlung seines Anspruchs seines Wahlrechts nicht verlustig gegangen.

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

auch der Bekl. war an den Kosten der Fahrten und mittelbar an dem Nutzen derselben beteiligt. Dem die Probefahrten sollten ihm die Bewertung seiner Patente ermöglichen. Auch auf ihn trifft daher die Begriffsbestimmung des § 120 Abs. 1 Nr. 1, daß er den Wagen auf eigene Rechnung zur Verfügung hatte (vgl. RG. 78, 181¹); 91, 270; 93, 223²); 120, 159³)).

(OLG. Stuttgart, 2. ZivSen., Ur. v. 21. März 1929, U 1222/28.)

Berlin.

II. Verfahren und Kosten.

7. § 811 Nr. 5 ZPO. Ein Kraftwagen, mit dem der Schuldner Lohnfahrten ausführt, ist unpfändbar. †)

Nach § 811 Nr. 5 ZPO. sind der Pfändung nicht unterworfen bei Personen, welche aus Handarbeit oder sonstigen persönlichen Leistungen ihren Erwerb ziehen, die zur persönlichen Fortsetzung der Erwerbstätigkeit unentbehrlichen Gegenstände. Daß der Schuldner, der mit seinem Auto Lohnfahrten unternimmt und dabei den Wagen persönlich fährt, zu den Personen gehört, die durch persönliche Leistungen ihren Erwerb ziehen, ist unbedenklich anzunehmen und wird auch von dem Gläubiger nicht bezweifelt. Es ist aber auch unzweifelhaft, daß ihm zur persönlichen Fortsetzung dieser seiner Erwerbstätigkeit das gepfändete Auto unentbehrlich ist. Denn wenn ihm dies genommen wird, ist es ihm unmöglich, seine Erwerbstätigkeit als Kraftwagenführer weiter auszuüben. Die Ansicht, daß § 811 Nr. 5 ZPO. dann nicht anwendbar sei, wenn bei einer Person, die an sich dieser Vorschrift unterstehen würde, die Ausnutzung sachlicher Betriebsmittel die Hauptfache sei und die persönliche Tätigkeit nur eine untergeordnete Rolle spiele, ist nicht zutreffend und findet keine Stütze am Gesetz. Dies will den hier ausgeführten Personen die Möglichkeit sicherstellen, ihre Erwerbstätigkeit, wenn auch ohne Gehilfen, ausüben zu können, und dies ist unter Umständen ohne die Benutzung hochwertiger sachlicher Betriebsmittel nicht möglich. Heutzutage werden auch von Handwerkern häufig Maschinen benutzt und müssen von ihnen benutzt werden, um ihre Tätigkeit nutzbringend gestalten und konkurrenzfähig bleiben zu können, und es ist nicht angängig, solche Maschinen als pfändbar anzusehen, wenn sie einen höheren Wert haben, weil dadurch ein Weiterbetrieb ihres Handwerks überhaupt verhindert werden würde. Bei einem Kraftwagenführer trifft vor allem aber auch nicht zu, daß seine Tätigkeit nur von untergeordneter Bedeutung sei. Sie erschöpft sich nicht in einigen mechanischen Handgriffen, um den Kraftwagen in Bewegung zu setzen oder wieder zur Ruhe zu bringen. Sondern der Fahrgast muß auch sicher an das von ihm gewünschte Ziel befördert werden. Dazu bedarf es nicht nur der Ortskenntnis und der Vertrautheit mit den polizeilichen Vorschriften und ihrer Beachtung, sondern auch einer ständigen angestrengten Aufmerksamkeit und einer schnellen in etwa plötzlich eintretenden gefährlichen Lagen. Der Kraftwagenführer hat daher neben der körperlichen auch eine sehr verantwortungsvolle geistige Tätigkeit auszuüben. Deshalb ist nicht anzuerkennen, daß seine persönliche Tätigkeit hinter der sachlichen Ausnutzung des in dem Kraftwagen angelegten Kapitals völlig zurücktreten. Der jetzt entscheidende Senat des RG. hat daher seit langer Zeit in ständ. Nr. die Pfändung von Kraftfahrzeugen solcher Weise, die diese selbst fahren, als nach § 811 Nr. 5 ZPO. unpfändbar angesehen und muß auch nach erneuter Prüfung an dieser Auffassung festhalten. Unerheblich ist, ob der Gläubiger dem Schuldner das Geld zur Anschaffung des streitigen Kraftwagens geliehen hat, und ob die Pfändung gerade zum Zwecke der Beitreibung dieser Darlehnsforderung vorgenommen worden ist. Dies ist für die Entsch. der hier allein in Betracht kommenden Frage, ob die Voraussetzungen des § 811 Nr. 5 ZPO. gegeben sind, ohne Bedeutung. Wenn der Gläubiger infolge der Unzulässigkeit der

Pfändung Schäden erleidet, dann ist dies darauf zurückzuführen, daß er nicht genügend für eine Sicherstellung seiner Forderung gesorgt hat. Hätte er sich z. B. den Kraftwagen zur Sicherung seiner Darlehnsforderung übereignen lassen, dann würde er in der Lage sein, auf Grund seines Eigentums Herausgabe des Wagens zum Zwecke seiner Befriedigung zu verlangen, ohne daß diesem Anspruche die Bestimmung des § 811 Nr. 5 ZPO. entgegenstände.

(RG., 8. ZivSen., Beschl. v. 18. Juni 1929, 8 W 5451/29.)

Mitgeteilt von OGR. Dr. Böge, Wusterhausen.

b) Straffachen.

Dresden.¹⁾

I. Materielles Recht.

8. §§ 185, 193 StGB. Sagt jemand zu einem Verkehrsposten, er könne den Verkehr nicht regeln, er müsse dies erst lernen und zeigt hierbei an seine Stirn, so verfährt hinsichtlich der Geste der Schuß des § 193 StGB. nicht ohne weiteres. †)

Der Zeuge T. ist als Verkehrsposten gegen den Führer des vom Angekl. benutzten Kraftwagens dienstlich eingeschritten. Hierbei hat der Angekl. zu T. gesagt, der Beamte könne den Verkehr nicht regeln, er müsse es erst lernen. Hierbei hat er an seine Stirn gezeigt.

Das LG. hat hierzu ausgeführt:

Hinsichtlich der Anklage der Beleidigung mag dem Angekl. zugegeben werden, daß seine Äußerungen dem Polizeibeamten gegenüber in Wahrnehmung berechtigter Interessen geschehen sind, und er insoweit den Schutz des § 193 StGB. genießt. Für das Greifen an die Stirn kann er aber diesen Schutz für sich nicht in Anspruch nehmen. Das Gericht ist der Überzeugung, daß eine solche Bewegung nicht als unselbständige, die Rede begleitende Geste und damit nur als Bekräftigung des gesprochenen Wortes anzusehen ist. Mit dieser Bewegung hat der Angekl. dem Zeugen T. seine Mißachtung in unzweideutiger Weise kundgeben wollen.

Diese Ausführungen sind nicht geeignet, die Verletzung des Schutzes des § 193 StGB. zu begründen. Woraus die Beleidigungsabsicht vom LG. gefolgert worden ist, ob insbes. aus der Form der Äußerung oder den begleitenden Umständen oder dem gedanklichen Inhalt der Geste, ist nicht ersichtlich. Einer diesbezüglichen Feststellung bedürfte es dann, wenn das LG. — wofür immerhin die Feststellung der nur für § 193 StGB., nicht aber für § 185 StGB. wesentlichen Beleidigungsabsicht spricht — unter den „Äußerungen“, bez. deren es an sich Wahrnehmung berechtigter Interessen anerkannt hat, die hier in Frage kommende Geste mit verstanden hat. Denn in diesem Falle wäre diese gem. § 193 StGB. nur dann nach § 185 StGB. strafbar, wenn sich die Beleidigungsabsicht aus der Form der Äußerung oder aus den Umständen, unter denen sie geschah, ergäbe. Wäre sie dagegen nur aus dem gedanklichen Inhalte der Geste zu folgern, so würde dies eine Strafbarkeit nicht begründen. Die in Frage kommende Geste kann nicht nur als Ausdruck eines gedanklichen Inhalts, sondern zugleich auch als Form, in der dieser zum Ausdruck gebracht wird, in Betracht kommen.

Die vom LG. gemachten Ausführungen lassen aber auch die Möglichkeit offen, daß es mit den „Äußerungen“ nur die mündlichen Äußerungen des Angekl. gemeint und daß es dem Angekl. den Schuß des § 193 StGB. um deswillen verjagt hat, weil die als beleidigende Äußerung in Frage kommende Geste seiner Ansicht nach nicht zur Wahrnehmung berechtigter Interessen erfolgt ist. Im angefochtenen Urteile ist dies nicht klar zum Ausdruck gebracht. Falls das LG. diesen Standpunkt eingenommen hat, hätte es

¹⁾ ZW. 1912, 406. ²⁾ ZW. 1918, 566. ³⁾ ZW. 1928, 1721.

Zu 7. Die Entsch. ist nicht zweifellos und im Ergebnis nicht sonderlich erfreulich — sie gibt unsoliden Schuldnern Gelegenheit, Gegenstände von einem für ihre Verhältnisse unverhältnismäßig großen Wert auf Bunt zu bringen und dann gegen alle Vollstreckungsversuche sich geichert zu erhalten. Aber ich glaube doch, daß sich gegen sie i. S. des positiven Rechts schließlich kaum etwas sagen läßt. Es wird darauf ankommen, ob ein Automobil auch für den Kleingewerbetreibenden (Lohnkutscher) wesentlich ein Kapital darstellt, neben dem die persönliche Tätigkeit des Führers für die abwertende Beurteilung zurücktritt, oder ob es sich wesentlich um persönliche Dienstleistungen handelt, für deren Verrichtung das Kraftfahrzeug nur die unerläßliche Grundlage bildet. Letzteres, aber nicht auch ersterenfalls würde das Fahrzeug nach § 811 Ziff. 5 unpfändbar sein. Die zweite Beurteilung dürfte im Zweifel näher liegen; dafür spricht u. a. der Gesichtspunkt, daß auch für den Halter eines Automobils die Aufwendungen für den Gehalt des Führers m. W. größer zu sein pflegen, als die Zinsen des hineingelegten Kapitals nebst den Abschreibungsbeträgen. Denn ist das richtig, so erhellt, daß dabei die Bedeutung der persönlichen Arbeitsleistung größer zu sein pflegt als der laufende Kapitalaufwand.

Geh. JM. Prof. Dr. P. Dertmann, Göttingen

¹⁾ Sämtliche Entscheidungen des OLG. Dresden berichtet von Oberstaatsanwalt Dr. Weber.

Zu 8. Die Begründung des landgerichtlichen Urteils war mangelhaft. Ob sich aus dem Zusammenhang nicht entnehmen ließe, daß das LG. das Zeigen auf die eigene Stirne als eine beabsichtigte Mißachtung auch der Form nach ansah, ist eine andere Frage. Denn sachlich liegt die Beleidigung eines Verkehrsbeamten schon dann vor, wenn man ihm sagt, er müsse die Verkehrsregelung erst kennen lernen. Wenn man dabei obendrein an die Stirne zeigt, so behauptet man im Zweifel damit zugleich, daß jener nicht einmal den zu seinem Amt nötigen Verstand besitze. Dann geht aus der Form des Verkehrs mit einem diensttunenden Beamten die Mißachtungsausprägung hervor. Seine Autorität während des äußeren Dienstes bildet nach der Auffassung des auf Wahrung der gebotenen Achtung haltenden Publikums eine solche Kritik der Amtsführung schlechterdings nicht. Unter Berücksichtigung dieser allgemeinen Erwägung konnte das OLG. den Sinn der landgerichtlichen Äußerung wohl erschließen.

Das OLG. unterstellt auch die Möglichkeit, daß die Geste des Angekl. nach Ansicht des LG. überhaupt nicht zur Wahrnehmung seiner berechtigten Interessen gefallen ist. Das LG. habe dann

im Hinblick auf das Verteidigungsvorbringen des Angekl., der ausdrücklich den Schutz des § 193 StGB. für sich in Anspruch genommen hat, erörtern müssen, zur Wahrnehmung welches Interesses der Angekl. die Mißachtung gegenüber dem Polizeibeamten zum Ausdruck bringende Geste gemacht haben will. Erst dann wäre auch für das RevG. eine Nachprüfung darüber möglich, ob das betreffende Interesse als „berechtigtes“ i. S. von § 193 StGB. anzuerkennen ist. Über die Frage, ob der Angekl. die beleidigende Geste tatsächlich zur Wahrnehmung des von ihm angegebenen Interesses getan hat, hätte hierbei das LG. als Tatrichter zu entscheiden.

(OLG. Dresden, Ur. v. 28. Aug. 1928, 2 O St 135/28.)

*

9. § 193 StGB. Das Interesse an pünktlicher Beförderung durch die Eisenbahn ist für den Reisenden ein berechtigtes i. S. § 193 StGB. Der Reisende hat ein Recht zur Kritik. Die Bestrafung des Beleidigers hängt nicht davon ab, ob der Beleidigte das Gefühl hatte, beleidigt zu sein. †)

Das LG. legt dar, das Interesse an pünktlicher Beförderung durch die Eisenbahn sei kein berechtigtes i. S. § 193 StGB., weil nach der EisVerkD. kein Recht auf rechtzeitige Beförderung und damit auch auf pünktliches Eintreffen der Züge bestehe. Ein „Recht“ ist nicht Voraussetzung für den Begriff des berechtigten Interesses, wie sich schon aus der vom LG. selbst aus dem Vpz-Komm. z. StGB., 3. Aufl., Anm. 7 zu § 193 wiedergegebenen Begriffsbestimmung ergibt. Weiter sagt das LG., der Strafschutz des § 193 StGB. verjage auch deshalb, weil im vorliegenden Falle die Verletzung der fremden Ehre nicht das für die Interessentwahrnehmung durch die Umstände gebotene Mittel gewesen sei, da dem Angekl. eine sachliche, sich von jeder Beleidigung frei haltende Kritik möglich gewesen, von ihm aber unterlassen worden sei. Angefichts der vom LG. festgestellten Tatumstände hatte indessen der Angekl. Anlaß, eine Unaufmerksamkeit des in Betracht kommenden Lokomotivführers, mithin ein, wenn auch nur vielleicht in geringem Maße dessen Ehre berührendes Verhalten für möglich anzusehen und in seiner Kritik zur Sprache zu bringen.

Wenn noch geltend gemacht wird, durch die Äußerungen des Angekl. habe sich niemand beleidigt gefühlt, so ist dies deshalb unbeachtlich, weil das entsprechende Gefühl eines Beleidigten zur Bestrafung wegen Beleidigung nicht erforderlich ist.

(OLG. Dresden, Ur. v. 4. Dez. 1928, 2 O St 239/28.)

*

10. §§ 4 Ziff. 5, 11 KraftfVerkVd. In Verkehr befindliche Kraftwagen müssen auch dann die vorgeschriebene Beleuchtung zeigen, wenn sie durch eine fremde Lichtquelle erhellt werden.

Zu Unrecht rügt der Angekl. die unrichtige Auslegung der §§ 4

angeben müssen, welches Interesse der Angekl. durch seine Geste wahrnehmen wollte. Das geht zu weit; denn auf die Beweggründe einer beleidigenden Äußerung braucht das Gericht bei der Tatbestandsfeststellung nicht einzugehen, wenn der Angekl. gar kein bestimmtes ihn berechtigendes Interesse bezeichnet und ein solches auch nicht ohne weiteres erkennbar ist. Im übrigen kommt es auf das gleiche hinaus, ob man im vorliegenden Falle sagen will: „Die beleidigende Äußerung ist zur Wahrnehmung berechtigter Interessen erfolgt, aber ihr Vorhandensein geht aus der Form der Äußerung hervor“, oder ob man sagt: „Die beleidigende Äußerung ist überhaupt nicht zur Wahrnehmung berechtigter Interessen gefallen, sondern nur nebenbei bei Gelegenheit der Wahrnehmung berechtigter Interessen vorsätzlich erfolgt.“ Der Unterschied ist nur der, daß nach herrschender Praxis im ersten Falle Beleidigungsabsicht verlangt wird, im zweiten Falle einfacher Vorsatz genügt. Diesen Vorsatz hat das LG. unmißverständlich festgestellt. Prof. Dr. Köhler, Erlangen.

Zu 9. Das Urteil enthält am Schluß seiner Begründung eine unzweideutige Absage an die sog. Kränkungslehre und hat darin völlig recht.

Zutreffend ist auch die Annahme, daß ein berechtigtes Interesse der Reisenden an rechtzeitiger Beförderung und damit an pünktlichem Eintreffen der Züge bestehe. Verfehlt war die Wendung des LG., der Schutz des § 193 StGB. verjage, weil der Reisende kein Recht auf diese Pünktlichkeit habe. Denn der § 193 StGB. beschränkt sich nicht auf Äußerungen zum Schutze von Rechten. Mit Recht beanstandet das OLG. auch die von der Strk. angenommene Unzulässigkeit einer sachlichen Ehrverletzung. Der Angekl. habe ja nach den landgerichtlichen Feststellungen konkreten Anlaß gehabt, eine Unaufmerksamkeit des Lokomotivführers für möglich zu halten. Auch wenn er diesen Anlaß nicht gehabt hätte, wäre die zur Wahrung berechtigter Interessen getane Äußerung durch § 193 StGB. gedeckt, sofern nicht aus der Form oder aus den Umständen das Vorhandensein einer Beleidigung hervor-

Ziff. 5, 11 KraftfVerkVd. Er führt aus: Dadurch, daß er seinen Kraftwagen etwa ¼ Stunde vor dem Gasthof in S. aufgestellt habe, um nach Wiederinstandsetzung der Lichtanlage, die versagt hatte, mit ihm weiterzufahren, habe er sein Fahrzeug aus dem Verkehr genommen. Mit Rücksicht auf die vor dem Gasthof brennende Vogenlampe, in deren weitem Lichtkegel der Wagen gestanden habe, sei es aber auch nicht nötig gewesen, dem Kraftwagen während des Haltens eine besondere Beleuchtung zu geben.

In beiden Richtungen ist dem Rechtsmittel der Erfolg zu versagen. Wie der N. feststellt, befand sich der Kraftwagen auf der Heimfahrt. Der Benutzungszweck war also noch nicht erreicht. Solange aber die Benutzung noch nicht beendet war und die Fahrt fortgesetzt werden sollte, befand sich der auf öffentlicher Straße, und nicht etwa auf einem Parkplatz aufgestellte Wagen noch im Verkehr, auch wenn er zu einer vorübergehenden Fahrtunterbrechung auf der Straße stand. Er war lediglich zum Stillstand gelangt, wie es in § 28 Vd. heißt. Dagegen stand er noch im allgemeinen öffentlichen Verkehr, was schon daraus zu entnehmen ist, daß seine Aufstellung den allgemeinen Verkehr nicht behindern durfte. Wenn der Angekl. den Entschluß gefaßt haben sollte, seinen Wagen aus dem Verkehr herauszunehmen, ist überdies nicht ersichtlich. Er sagt selbst in der Revisionschrift, nach dem Halten habe er sich sofort bemüht, die Beleuchtungsanlage in Ordnung zu bringen, sich dann, weil dies zunächst erfolglos gewesen sei, in die Gastwirtschaft begeben, um dort zu Abend zu essen, dann aber die Ausbesserungsarbeiten bald beendet. Darauf sei er weggefahren. Das Herausnehmen aus dem Verkehr ist demnach jedenfalls nicht äußerlich erkennbar in die Erscheinung getreten. Geheht hat der Angekl. insbes. gegen § 4 Ziff. 5 KraftfVerkVd. Eine Ausnahme von dieser Vorschrift kennt die Vd. nicht. Die Fassung: „Jedes Fahrzeug muß versehen sein nach eingetretener Dunkelheit“ mit der dort beschriebenen Eigenbeleuchtung, läßt erkennen, daß in keinem Falle davon abgesehen werden darf. Verjagt die Beleuchtung an dem Wagen, so hat der Führer für Abhilfe zu sorgen (§ 16 KraftfVerkVd.), und es genügt nicht, wenn er seinen Wagen ohne jede Eigenbeleuchtung in das Licht einer Straßenlaterne stellt. Das verbietet die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs. Auf eine fremde Lichtquelle, selbst wenn sie genügende Helligkeit verbreitet, darf sich der Führer nicht verlassen, da jederzeit Umstände eintreten können, die deren Wirkung aufheben oder beeinträchtigen.

Gelang dem Angekl. die alsbaldige Wiederherstellung der Beleuchtung nicht, so mußte er den Wagen aus dem Verkehr ziehen, was z. B. durch Verbringen des Wagens in einen Hofraum hätte geschehen können. Daß er dies nicht tat, vielmehr längere Zeit hindurch, ohne den Mangel zu beheben, im Gasthose einkehrte, ist dem Angekl. mit Recht vom N. zum Verschulden angerechnet worden.

(OLG. Dresden, Ur. v. 24. Juli 1929, 1 OStA 70/29.)

*

ging. Denn auch die sachlich ungerechtfertigte Kritik eines berechtigten Interesses während ist straflos, es sei denn, daß sich die Beleidigung gerade aus der Form oder den Umständen der Äußerung ergibt.

Nicht unzweifelhaft ist dagegen die Frage, ob im vorliegenden Falle, wo das OLG. eine durch die Form der Äußerung gegebene Beleidigung angenommen und daher die Verurteilung bestätigt hat, eine solche Formverletzung wirklich vorlag. Ironische Bemerkungen, die der Angekl. mit seinen kritischen Äußerungen verbunden hat, begründen wohl sachlich eine Beleidigung, sie sind es aber noch nicht ohne weiteres auch ihrer Form nach, auch nicht, wenn die Beleidigung beabsichtigt war. Überdies muß nach herrschender Praxis dem Wahrer berechtigter Interessen ein gewisser Spielraum des Ernens belassen werden, welche Form der Äußerung er nach den Umständen für geboten hält. Nur soweit er hierbei die Grenzen des objektiv Veranlassenen fahrlässig überschreitet, ist die Beleidigungsabsicht zu einer unzulässigen Form hinzuzutreten. Nicht einmal letzteres wird in RSt. 59, 414 (16) angenommen, in dem hier auch fahrlässige Überschreitung des Veranlassenen noch als Irrtum über Tatumstände bezeichnet wird. Allein wenn jemand einen berechtigten Anlaß zur Kritik hat, so hält er die von ihm etwa gebrauchten Kraftausdrücke meist auch für die geeignetsten Mittel zur Interessenwahrnehmung. Man muß aber dem gegenüber beachten, daß nach Wortlaut und Sinn des § 193 StGB. eine Beleidigung, die als solche gewollt oder sogar beabsichtigt war, ohne weiteres „vorhanden“ ist und bleibt, wenn gerade die unzulässige Form, zu der sich der Täter verstiegen hat, den Vorsatz oder die Absicht der Beleidigung verkörpert. Das Werturteil, daß die Form der Äußerung unzulässig sei, kann nur von den Vertretern der Normentheorie als Dolusbestandteil angesehen werden. Vgl. auch OLG. h. a. u. f., § 193 Nr. 6 II (S. 888), und RSt. 23, 422 (425) 42, 441 (443); RSt. 44, 465. OLG. h. a. u. f. bemerkt a. a. O. treffend, daß eine völlig willkürliche Anschauung des Täters über die Eignung seiner Äußerung keine Rücksichtigung finden kann.

Prof. Dr. Köhler, Erlangen.

11. § 4 Ziff. 5 KraftfW.D. Stehende Kraftfahrzeuge sind auch bei Vorhandensein anderer Lichtquellen zu beleuchten.¹⁾

Die Ansicht der Verteidigung, daß § 4 Abs. 1 Ziff. 5 KraftfWerkW.D. nur für die in Bewegung befindlichen Kraftfahrzeuge zu gelten, nicht aber auf zum Stillstand gelangte Anwendung zu finden habe, kann in dieser Allgemeinheit nicht gebilligt werden. Ein Kraftfahrzeug, das zum Stillstand gebracht, aber auf öffentlicher Straße stehengelassen wird, scheidet damit noch nicht ohne weiteres aus dem allgemeinen öffentlichen Verkehr aus. Dieser Fall tritt erst ein, wenn es auch räumlich, wie durch Aufstellung auf einem besonderen zum Parken bestimmten Platze, aus dem Bereiche des allgemeinen Verkehrs gezogen wird, nicht aber schon dann, wenn es einen dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen Weg oder Platz zwar nicht mehr zur Fahrt benutzt, wohl aber als einstweiligen Standort so lange, bis es sich wieder in Bewegung setzt, für sich in Anspruch nimmt. Auch im letzteren Falle liegt es im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit, daß das Kraftfahrzeug nach eingetretener Dunkelheit oder bei starkem Nebel ebenso, wie wenn es sich in Fahrt befindet, vorschriftsgemäß beleuchtet wird.

Wie das OVG. Dresden in Übereinstimmung mit anderen Obergerichten wiederholt entschieden hat, darf die nach §§ 11 und 16 KraftfWerkW.D. vorgeschriebene Beleuchtung auch dann nicht unterbleiben, wenn das Kraftfahrzeug, ohne räumlich aus dem Bereiche des allgemeinen Verkehrs ausgeschlossen zu sein, auf öffentlicher Straße stehengelassen wird und der erwählte Standort durch eine fremde, außerhalb des Kraftwagens befindliche Lichtquelle an sich ausreichend erhellt ist. Das Gesetz enthält in dieser Beziehung keinerlei Ausnahmenvorschriften. Daß der von ihm bezweckte Schutz der Sicherheit des Verkehrs auf öffentlichen Wegen beim Vorhandensein einer fremden, genügende Helligkeit verbreitenden Lichtquelle für alle Fälle gewährleistet sei, kann der Revision nicht zugegeben werden. Es können erfahrungsgemäß jederzeit Umstände eintreten, die vom Willen des Kraftfahrzeugführers unabhängig sind und die Wirkung der fremden Lichtquelle aufheben oder beeinträchtigen, so daß der vom Gesetz verfolgte Zweck nur durch die eigene Beleuchtung des Fahrzeuges mit Sicherheit zu erreichen ist. Insbes. ist bei dem Aufstellen des Kraftfahrzeuges vor einem Gasthause oder einem stark besuchten Geschäftshause immer damit zu rechnen, daß unmittelbar hinter dem Kraftwagen noch andere Fahrzeuge aufgestellt werden und infolge davon das hintere Kennzeichen ganz oder teilweise verdeckt wird und trotz der fremden Lichtquelle nicht mehr lesbar ist.

Darf sich hiernach der Kraftwagenführer niemals auf andere Lichtquellen verlassen, so wird er von der Pflicht zur vorgeschriebenen Beleuchtung seines Fahrzeuges nach eingetretener Dunkelheit auch nicht dadurch befreit, daß der einstweilige Standort irgendwie beaufsichtigt wird.

(OVG. Dresden, Urf. v. 15. Mai 1929, 1 OSta 40/29.)

*

12. §§ 16, 32, 40, 50 KraftfWerkW.D. Die durch Art. II unter 5 Abs. 2 KraftfWerkW.D. v. 16. März 1928 bestimmte Schonfrist kommt für solche Wagen nicht in Betracht, deren Bereifung schon den vorher geltenden Vorschriften nicht entspricht.

Die Auffassung des Tatrichters, daß das Verhalten des Angekl. den Tatbestand einer Übertretung i. S. der §§ 16 (vorl. Satz), 32 Abs. 1 und 2, 40 Abs. 2 und 50 Abs. 2 der neugefaßten KraftfWerkW.D. v. 16. März 1928 erfülle, läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Da es sich um Zugmaschinen ohne Güterladerraum von je einem Gewichte über 2,5 Tonnen handelte, hatten die von ihnen gezogenen Anhänger bereits unter der Herrschaft der W.D. v. 5. Dez. 1925 mit Gummi oder einem anderen elastischen Stoffe bereift zu sein. Denn nach § 34 Abs. 2 Satz 2 dieser W.D. galt die Befreiung von der durch § 25 Abs. 1 Ziff. 2 im ersten Halbsatz der nämlichen W.D. vorgeschriebenen Bereifungsart nur für Zugmaschinen ohne Güterladerraum, deren Gewicht 2,5 Tonnen nicht überstieg. Nach der W.D. v. 16. März 1928 Art. I Nr. 21 und 22 ist jene Befreiung von der durch § 25 Abs. 1 Ziff. 2 im ersten Halbsatz der W.D. v. 5. Dez. 1925 gebotenen Bereifungsart auch für Anhänger weggefallen, die von Zugmaschinen ohne Güterladerraum unter dem Gewicht von 2,5 Tonnen gezogen werden, — bloß nicht für solche Zugmaschinen mit Anhängern, die in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben Verwendung finden und deren Gewicht 2,75 Tonnen (vgl. Art. I Nr. 22 i. Verb. m. Nr. 20 W.D. v. 16. März 1928) nicht übersteigt. Die durch Art. II unter Punkt 5 Abs. 2 dieser W.D. bestimmte Schonfrist, die der Beschw. für sich in Anspruch nimmt, kommt für die hier fraglichen Anhänger mit Eisenbereifung nicht in Betracht, da letztere schon den vorher geltenden Vorschriften über die Bereifung nicht entsprochen hatten. Der Sinn der Schonfrist kann füglichweise nur der sein, daß

innerhalb derselben ausschließlich diejenigen Zugmaschinenanhänger aufgebraucht werden dürfen, die bis zur neuen W.D. vorschriftsgemäß waren. Von Haus aus Vorschriftswidriges hat keinen Anspruch auf Schonung. Soweit der Beschw. aus der in Art. I unter Nr. 20 geschiedenen Erhöhung der Gewichtsziffer von 2,5 auf 2,75 Tonnen die Unwendbarkeit der Schonfrist für sich hergeleitet haben will, kommt lediglich ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum in Betracht, der ihn nicht zu schützen vermag. Die Erhöhung dieser Zahl bedeutet nur eine Erweiterung der Grenze, innerhalb deren die übrigen Befreiungen (vgl. § 40 Abs. 1 und 2 der durch die W.D. v. 16. März 1928 erfolgten Neufassung der Bestimmungen über den Kraftfahrzeugverkehr) Platz greifen sollen, während die Befreiung von der Gummibereifung durch jenen Art. I Nr. 20 W.D. v. 16. März 1928 für die Zugmaschinen jeden Gewichtes und ihre Anhänger — mit Ausnahme der im land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb verwendeten — aufgehoben worden ist.

(OVG. Dresden, Urf. v. 23. Juli 1929, 2 OSta 69/29.)

*

13. § 17 Abs. 1 KraftfWerkW.D. Rückwärtsstoßen beim Anfahren kann eine Fahrlässigkeit des Führers darstellen.¹⁾

Der Angekl. ist kurz vor einer Straßenkreuzung mit seinem Lastkraftwagen, nachdem er dort mit einem Abstand von etwa einem Meter vor einer Kleinkraftdroschke gehalten hatte, nach Freiwerden der Überfahrt zunächst nach rückwärts gefahren und hat der Kleinkraftdroschke den Kühler eingedrückt.

Der M. hat den Angekl. nach § 17 Abs. 1 KraftfWerkW.D., verbunden mit § 21 KraftfW., verurteilt, weil in seinem Verhalten ein Verstoß gegen die Vorschriften über die Bedienung des Kraftfahrzeuges liege. Jeder Kraftfahrer sei so ausgebildet, daß er beim Anfahren eine Rückwärtsbewegung des Wagens auszuschalten verstehe. Der Umstand, daß der Kühler der Droschke eingedrückt worden sei, lasse nur den Schluß zu, daß der Angekl., wenn diese nicht hinter seinem Wagen gestanden hätte, noch viel weiter zurückgefahren hätte.

Fehl geht zwar die Ansicht des Beschw., daß schon der äußere Tatbestand einer Übertretung nach § 17 Abs. 1 KraftfWerkW.D. nicht erfüllt sei, weil das Rückwärtsfahren des Angekl. die Verpflichtung des Kraftwagenführers zur gehörigen Vorsicht in Bedienung seines Fahrzeuges nicht verletze. Der Kraftwagen des Angekl. hat sich beim Anfahren aus der Haltstellung so stark nach rückwärts bewegt, daß er erheblich über einen Meter zurückgefahren wäre, wenn er nicht durch die hinter ihm haltende Droschke nach etwa einem Meter Fahrt aufgehalten worden wäre. Eine so erhebliche Rückwärtsbewegung beim Anfahren verstößt gegen die Fahrregeln und läßt sich bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit durch den Führer vermeiden, selbst wenn durch ungünstige Umstände eine sofortige Vorwärtsbewegung aus der Haltstellung erschwert wird.

Das Urteil läßt aber jede Feststellung des inneren Tatbestandes vermiffen.

Bei der künftigen Hauptverhandlung wird zu prüfen sein, ob der Angekl. absichtlich aus der Haltstellung zurückgefahren ist, ob er sich dabei vorher darüber vergewissert hatte, wie weit der Raum hinter ihm frei

Zu **13.** Die Entsch. spricht aus, daß eine erhebliche Rückwärtsbewegung (auf mehr als 1 m) gegen die Fahrregeln verstoße und sich bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit durch den Führer vermeiden lasse, selbst wenn durch ungünstige Umstände eine sofortige Vorwärtsbewegung aus der Haltstellung erschwert wird.

Diese Feststellung ist nicht frei von Bedenken. In der KraftfWerkW.D. ist dieser Grundfaß nirgends ausdrücklich ausgesprochen. Das Rückwärtsstoßen als solches ist keinesfalls verboten. § 4 Abs. 3 KraftfWerkW.D. sieht für die Ausrüstung des Kraftfahrzeuges einen Rückwärtsgang ausdrücklich vor. Die KraftfWerkW.D. enthält auch keine Blankettbestimmung für ein örtliches Verbot dieser Art. Es kann sich deshalb nur um einen Grundfaß handeln, den das Gericht aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugführers ableitet. Es stellt aus eigener Sachkenntnis und aus den Erfahrungen des Kraftfahrzeugverkehrs fest, daß es bei sorgfältiger Führung eines Kraftfahrzeuges möglich sei, das Zurückstoßen auf eine Entfernung von über einen Meter zu vermeiden. Daß der Antrieb des Kraftfahrzeuges aus der Ruhelage unmittelbar nach vorwärts in der Fahrtrichtung möglich ist, ohne das Fahrzeug zunächst nach rückwärts zu stoßen, ist richtig. Das Zurückstoßen des Kraftfahrzeuges ist aber mit Rücksicht auf Verkehrshindernisse in vielen Fällen nötig, vor allem bei engen Straßen und schwerwichtigen Kraftfahrzeugen, um den zum Wenden erforderlichen Raum zu gewinnen. Es ist deshalb nicht unbedenklich, ganz allgemein den Grundfaß aufzustellen, daß eine erhebliche Rückwärtsbewegung (auch über 1 m) gegen die Fahrregeln verstößt.

M. Dr. Wille, München.

¹⁾ Vgl. BayObV. oben S. 2829 Nr. 6.

war, oder ob der Wagen gegen seinen Willen infolge versehentlich Ein-schaltung des Rückwärts-gangs oder aus einem anderen Grunde zurückgerollt ist und ob im letzteren Falle die Rückwärts-bewegung voraussehbar und vermeidbar war.

(OLG. Dresden, Urt. v. 30. April 1929, 2 OSta 31/29.)

*

14. § 30 KraftfVerkWD. v. 16. März 1928. Gegenüber den reichsrechtlichen Bestimmungen, welche die Fassung des § 23 BundKW. v. 3. Febr. 1910 geändert haben, haben frühere gemeindepolizeiliche Vorschriften, die einen Weg „um der Sicherheit des Verkehrs willen“ sperren, für den Kraftwagenverkehr keine Gültigkeit mehr.

Der Angekl. hat die durch die Bekanntmachung der Stadträte zu S. und N. v. 20. Sept. 1904 „um der Sicherheit des Verkehrs willen“ für den Verkehr mit Kraftwagen gesperrte, an den beiden Eingängen mit entsprechenden Sperrschildern versehene Kobaltstraße befahren.

Die Bekanntmachung ist bereits am 20. Sept. 1904 erlassen worden. Die Rechtsgrundlage für ihren Erlaß haben hiernach, wie keinem Zweifel unterliegen kann, die Vorschriften in § 21 Abs. 2 der damals in Kraft gewesenem SächskraftfVerkWD. v. 3. April 1901 (SächkWB. 58) und in §§ 2, 5 SächkWD. v. 9. Juli 1872, den Verkehr auf den öffentl. Wegen betr. (SächkWB. 347) gebildet (vgl. hierzu auch Ziff. 3 SächkWD., die Kompetenz in Wege- und Brückenpolizei-sachen betr., v. 26. Sept. 1879 [SächkWB. 362] und § 3 SächkWD. v. 14. Dez. 1870 [SächkWB. 373]).

Ob die Stadträte zu S. und N. als Polizeibehörden i. S. § 21 SächkWD. v. 3. April 1901 bei Erlaß ihrer Bekanntmachung auf Grund der damals gültigen SächkWD. befugt waren, „um der Sicherheit des Verkehrs willen“, also aus einem so allgemeinen Grunde, die K.straße für den Verkehr mit Kraftwagen zu sperren, kann dahingestellt bleiben. Denn bereits mit dem 1. Okt. 1906, dem Tage, an dem die Vorschriften der SächkWD. v. 3. April 1901 außer Wirkung getreten und durch die Vorschriften der SächskraftfVerkWD. v. 10. Sept. 1906 (SächkWB. 307) ersetzt worden sind, hatte sich diese Rechtslage geändert. Nach § 21 WD. konnte durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen usw. nur noch verboten oder beschränkt werden, soweit der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erforderte. An diesem Rechtszustand ist nach dem Inkrafttreten des KraftfV. v. 3. Mai 1909 und der BundKW. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. Febr. 1910 zunächst im wesentlichen nichts geändert worden. Erst später, die WD. v. 3. Febr. 1910 abändernde ReichsWD. (i. Art. I Ziff. 28 WD. v. 15. März 1923 [RWBl. 169]; Art. I Ziff. 17 WD. v. 5. Dez. 1925 [RWBl. 435] und Art. I Ziff. 2 Buchst. d WD. v. 28. Juli 1926 [RWBl. 425]) haben insofern die Fassung des 1. Satzes des § 23 der alten BundKW. v. 3. Febr. 1910 geändert, als den Polizeibehörden die Befugnis, durch allgemeine Vorschriften oder besondere Anordnungen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Arten auf bestimmten Wegen zu verbieten oder zeitlich zu beschränken, auch noch erteilt worden ist, soweit der Zustand anliegender Gebäude und insbes. auch Rücksichten auf den Fußgängerverkehr es erfordern. Durch Art. I Ziff. 17 WD. v. 5. Dez. 1925 ist dem § 23 WD. v. 15. März 1923 als 2. Satz noch die Bestimmung eingefügt worden, daß, soweit das Verbot oder die zeitliche Beschränkung nach Satz 1 für bestimmte Ortschaften mit Rücksicht auf andere besondere Verhältnisse geboten ist, die gleiche Befugnis, also die Befugnis, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Arten auf diesen bestimmten Ortschaften zu verbieten oder zeitlich zu beschränken, den höheren Verwaltungsbehörden — d. h. in Sachsen nach § 1 Abs. 1 AusfVest. v. 18. Sept. 1923 (SächkWB. 449) die Kreishauptmannschaften — zusteht.

Die Stadträte zu S. und N. hätten hiernach, ganz besonders aber im Hinblick auf den in ihrer Bek. v. 20. Sept. 1904 angegebenen ganz allgemeinen Grund der Sperrung der K.straße, schon bei Inkrafttreten der SächkWD. v. 10. Sept. 1906 prüfen müssen, ob die durch die verfügte Sperrung aus einem der in § 21 WD. angeführten, allein noch zulässigen Gründe weiter aufrechterhalten werden konnte, und bei Bejahung dieser Frage diese Prüfung durch Neuveröffentlichung der Bekanntmachung entweder unter Weglassung des Grundes oder aber unter Angabe des gesetzlich allein zugelassenen Grundes nach außen zum Ausdruck bringen müssen. Dies ist nicht geschehen. In der ursprünglichen unverändert gebliebenen Fassung stand aber die Bekanntmachung bereits seit dem 1. Okt. 1906 mit dem früheren sächs. Landesrecht und steht sie mit dem jetzt geltenden Reichsrecht nicht mehr im Einklang. Die Tatsache, daß die Bekanntmachung in ihrer ursprünglichen Fassung keine Änderung erfahren hat, daß insbes. ihre dem § 20 SächkWD. v. 3. April 1901 und dem § 28 SächkWD. v. 10. Sept. 1906 entsprechende Strafdrohung nach dem Inkrafttreten des RWes. v. 3. Mai 1909 und der BundKW. v. 3. Febr. 1910, und zwar bis jetzt noch nicht in Einklang mit der Strafdrohung des maßgebenden § 21 RWes. v. 3. Mai 1909 gebracht worden sind, deutet darauf hin, daß die Stadträte zu S. und N. die Grenzen, die zunächst

das sächs. Landesrecht und dann das Reichsrecht der Befugnis der Polizeibehörde, auf bestimmten Wegen usw. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu verbieten oder zu beschränken, gezogen hat, überhaupt nicht beachtet und deshalb die Frage, ob sich die Sperrung der K.straße anordnende Bekanntmachung aus einem der allein gesetzlich noch zugelassenen Gründe aufrechterhalten lasse, nicht geprüft haben.

Die Prüfung der Frage, ob ein gesetzlicher Grund zum Erlaß bzw. zur Aufrechterhaltung eines Verbotes i. S. § 30 KraftfVerkWD. v. 16. März 1928 vorgelegen hat, steht allerdings nicht den Gerichten, sondern allein der Polizeibehörde zu. Die Gerichte haben lediglich formell zu prüfen, ob das Verbot aus einem gesetzlichen Grunde ergangen bzw. aufrechterhalten worden ist. Die tatsächliche Richtigkeit des gesetzlichen Grundes und die Zweckdienlichkeit des Verbotes sind der gerichtlichen Nachprüfung entzogen. Da im vorliegenden Fall der angegebene Grund kein gesetzlicher mehr ist, ist nach alledem die Rechtsgültigkeit der Bek. v. 20. Sept. 1904 zu Recht verneint worden.

(OLG. Dresden, Urt. v. 25. Juni 1929, 2 OSta 59/29.)

*

Frankfurt a. M.

15. § 63 StGB. setzt voraus, daß es sich um die Beteiligung an ein und derselben Handlung handelt.

In einer Straßenkreuzung stieß ein Personenkraftwagen mit einem Motorrad zusammen. Bei diesem Zusammenstoß wurde der Beifahrer auf dem Motorrad verletzt. Er stellte Strafantrag gegen den Führer des Personenkraftwagens. Anklage wurde erhoben gegen diesen, aber auch gegen den Lenker des Motorrades. AG. und LG. verurteilten beide wegen fahrlässiger Körperverletzung, den Lenker des Motorrades unter Berufung auf § 63 StGB., in dem sie den gegen den Lenker des Personenkraftwagens allein gerichteten Strafantrag auch genügend für die Verurteilung des Lenkers des Motorrades hielten.

Die für den Lenker des Motorrades eingelegte Revision hatte Erfolg. Das RevG. hat das Verfahren gegen den Lenker des Motorrades eingestellt.

Das LG. verkennt, daß die Unteilbarkeit des Strafantrags sich nur auf den Antrag hinsichtlich einer einheitlichen Tat bezieht (RGSt. 33, 161). Das äußerliche Zusammenwirken mehrerer Personen zur Herbeiführung eines rechtswidrigen Erfolges genügt zwar, immer aber ist Voraussetzung, daß es sich um die Beteiligung an ein und derselben Handlung handelt (vgl. Ebermayer, 6 zu § 63 StGB.). Davon kann im vorliegenden Fall keine Rede sein. Es liegen zwei selbständige strafbare Handlungen vor: die fahrlässige Körperverletzung durch K. (Führer des Personenkraftwagens) und die durch Y. (Lenker des Motorrades). Demnach ist für eine Anwendung des § 63 StGB. kein Raum. Der Strafantrag des A. bleibt auf die Tat des K. beschränkt. Da es also hinsichtlich des Angekl. Y. an dem erforderlichen Strafantrag fehlt, war das Verfahren, insofern es sich auf ihn bezieht, gem. § 260 II StGB. einzustellen.

(OLG. Frankfurt a. M., FerStrSen., Urt. v. 20. Aug. 1929, S 97/29.)

Mitgeteilt von H. Peter Reul, Köln.

*

Hamm.

16. § 26 KraftfVerkWD. v. 16. März 1928.

Der Revision ist darin beizupflichten, daß die Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht genügen, um seine Freisprechung von der dem Angekl. zur Last gelegten Zuwiderhandlung gegen den § 26 WD. zu rechtfertigen. Der M. hat die Behauptung des Angekl., er habe den linken Arm ausgestreckt, für nicht überlegt erachtet. Der Angekl. hatte selbst angegeben, daß er den Arm nicht lange Zeit nach links habe halten dürfen, da er beide Hände am Steuerrade gebraucht habe. Durch ein flüchtiges Ausstrecken des Armes wird nun die dem Führer im § 26 aufgelegte Verpflichtung nicht erfüllt. Denn der § 26 schreibt vor, daß der Führer anderen Personen die Absicht des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung durch wackeres Halten des Armes in der Richtung des Wechsels rechtzeitig zu erkennen zu geben hat. Es hätte daher geprüft werden müssen, ob die Zeichengebung des Angekl. derartig gewesen ist, daß die anderen Wegebenutzer die Absicht des Angekl., die Fahrtrichtung zu wechseln, erkennen konnten. Als Wegebenutzer, dem die Absicht der Richtungsänderung zu erkennen zu geben war, kam hier hauptsächlich der Führer des dem Angekl. folgenden Lastkraftwagens in Betracht. Die Frage, ob dieser die Absicht des Angekl., die Fahrtrichtung zu wechseln, aus der Zeichengebung erkennen konnte, ist aber von dem M. nicht geprüft worden. Die Behauptung des Angekl., er habe beide Hände am Steuerrade gebraucht, vermag den Angekl., wenn er der Verpflichtung aus § 26 nicht genügt hat, nicht ohne weiteres zu entschuldigen. Wenn die ordnungsmäßige Handhabung des Lenkrades eine den Vorschriften des § 26 genügende Zeichengebung mit dem Arm allgemein nicht gestattete, dann hätte der Angekl. dafür sorgen müssen, daß die Zeichengebung durch eine mechanische Einrichtung oder durch einen Beifahrer ausgeführt wurde, oder er hätte die Fahrt mit dem Kraft-

fahrzeug unterlassen müssen. War er aber nur gerade in diesem hier in Rede stehenden Falle an der ordnungsmäßigen Zeichengebung gehindert, dann hätte er mit dem Fahrtrichtungswechsel warten müssen, bis eine Gefährdung anderen Wegebenutzer ausgeschlossen war.

(OLG. Hamm, StrSen., Ur. v. 22. Juni 1929, S 162/29.)

Mitgeteilt von SenPräf. Dr. Cullmann, Hamm.

*

Jena.

17. §§ 4 Abs. 1 Nr. 5, 11 Abs. 1 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928. Die Vorschriften der VO. über die Beleuchtung gelten auch für Kraftfahrzeuge, die auf der Straße (wenn auch auf einem Parkplatz) halten. Die Beleuchtung des Kraftfahrzeugs durch seine eigenen Laternen ist unnötig, wenn es schon auf andere Weise, z. B. durch eine Straßenlaterne, vollständig wie durch seine eigenen Lichter beleuchtet wird.

Nach den Feststellungen des UG. hat der Angekl. seinen Kraftwagen am 18. Nov. 1928 nach Eintritt der Dunkelheit unbeleuchtet auf einem Parkplatz aufgestellt. Der Parkplatz bildet einen Teil einer öffentlichen Straße; er liegt auf der linken Seite einer Einbahnstraße und ist durch die üblichen Schilder bezeichnet.

Der Angekl. hat seinen Wagen nicht beleuchtet, weil er im Lichtkegel einer Straßenlaterne stand, so daß die Umrisse des Wagens und seine Kennzeichen auch ohne Eigenbeleuchtung einwandfrei zu erkennen waren.

Das UG. hat den Angekl. wegen der unterlassenen Beleuchtung seines Kraftwagens nach §§ 4 Abs. 1 Nr. 5, 11 Abs. 1, 17 Abs. 1 und 50 Abs. 2 i. Verb. m. § 2 Abs. 1 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 und des § 21 KraftfG. von 1909 sowie der §§ 17 Abs. 3, 33 Thür-StrafVerkVO. v. 3. Dez. 1926 bestraft. Das rügt die Rev. mit Nicht als rechtsirrig.

Allenfalls hätte der Angekl. wegen Übertretung der §§ 4 Abs. 1 Nr. 5 und 11 Abs. 1 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 bestraft werden können. Solange sich ein Kraftwagen auf der Straße befindet, richtet sich seine Beleuchtung ausschließlich nach den besonderen rechtsrechtlichen Bestimmungen. Das gilt auch, wenn er auf einem Parkplatz steht, der einen Teil der öffentlichen Straße bildet. Gleichgültig ist, ob der Kraftwagen auf der Straße fährt oder steht. Der in der Rechtsprechung vertretene Meinung, daß die Beleuchtungsvorschriften der KraftfVerkVO. nur für fahrende Kraftwagen, zum mindesten nicht für auf einem Parkplatz stehende Kraftwagen gälten, kann sich der Senat nicht anschließen (so BayObLG.: GoldArch. 73, 209 und OLG. Hamburg: GoldArch. 71, 183). Die Kennzeichnung des Kraftwagens durch die beiden Seitenlaternen und die Beleuchtung des hinteren Kennzeichens ist aus verkehrstechnischen Gründen beim stehenden Kraftwagen genau so wesentlich wie beim fahrenden, solange sich der Wagen auf der Straße befindet. Deshalb ist kein zwingender Grund ersichtlich, aus dem die Beleuchtungsvorschriften der KraftfVerkVO. nur für fahrende Wagen bestimmt sein sollten (ebenso Müller, KraftfG., 4. Aufl., Anm. 10 zu § 4 VO. und die dort genannten Entschreibungen).

Der Angekl. kann aber nicht wegen Übertretung der §§ 4 Abs. 1 Nr. 5 und 11 Abs. 1 KraftfVerkVO. bestraft werden. Er brauchte seinen Kraftwagen nicht besonders zu beleuchten, weil dieser im Lichtkegel einer Straßenlaterne stand. Danach waren die Umrisse und Kennzeichen des Wagens auch ohne Eigenbeleuchtung deutlich genug zu erkennen. Unter diesen Umständen ist es zwecklos, noch eine weitere Beleuchtung des Kraftwagens durch seine eigenen Laternen zu verlangen. Die besonderen Beleuchtungsvorschriften der KraftfVerkVO. brauchen nicht eingehalten zu werden, wenn ihr Zweck schon auf andere Weise, nämlich durch die Straßenbeleuchtung, erfüllt wird. Voraussetzung ist allerdings, daß die Straßenbeleuchtung den Kraftwagen und

Zu 18. Die begrüßenswerte Entsch. ist nicht nur in strafrechtlicher, sondern auch in zivilrechtlicher Hinsicht (wegen der Verschuldensfrage) bedeutungsvoll.

1. Daß der Buschholzwagen den Überblick über den Fahrdamm behinderte, also den Angekl. zum langsamen Tempo gem. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zwang, dürfte zutreffen. Bemerkenswert ist aber hierbei, daß das RevG. nicht auch die Wegekreuzung zur Begründung dieser Verpflichtung heranzieht; es ist also der aus den Zeiten des früheren Wortlauts der KraftfVerkVO. stammende alte Fehler ausdrücklich vermieden, jede Wegekreuzung aus § 18 KraftfVerkVO. zu beurteilen (vgl. etwa RG.: JW. 1928, 1721).

2. Von grundsätzlicher Wichtigkeit ist das in der Entsch. über die Vorhersagbarkeit der Unvernunft des Radlers Gesagte. Auch hier sind typische Fertümer vermieden worden. Es werden mit vollem Recht genaue tatsächliche Ermittlungen darüber verlangt, ob der Radfahrer völlig kopflos und außerhalb jeder Berechnung gehandelt habe. Diese leicht zu überdehnen Begriffe müssen sorgfältig aus der täglichen Erfahrung des modernen Verkehrs abgeleitet werden.

Ein weiterer Sachumstand wäre aber hier vielleicht für die Tatermittlungen noch deutlicher herauszuarbeiten gewesen. Es führt nämlich die scharfe Mspr. des UG., insbes. etwa auch des OLG. Dresden über

sein Kennzeichen mindestens ebenso hell beleuchtet, wie die eigenen Laternen (ebenso Müller, KraftfG., 4. Aufl., Anm. 10 zu § 4 VO. und OLG. Königsberg: JW. 1928, 1760).

Die zahlreichen abweichenden und einschränkenden Ansichten der Rechtsprechung (wie RG.: MZ. 1928 Nr. 86; BayObLG. a. a. O.; OLG. Naumburg: HöchstMspr. 1927, 352; OLG. Celle: GoldArch. 70, 287; OLG. Hamburg: GoldArch. 71, 183) überzeugen nicht. Besonders schlägt die Einwendung nicht durch, daß die Eigenbeleuchtung des Kraftwagens stets brennen müsse, weil die Straßenbeleuchtung einmal verjagen könne. Verjagen kann die Lichtanlage des Kraftwagens auch. Die Gefahr trägt der Kraftfahrer in einem wie dem anderen Fall. Es ist seine Sache, aufzupassen, daß sein Kraftwagen stets ausreichend beleuchtet ist, mag es nun durch die eigenen Laternen oder eine Straßenlaterne geschehen.

(OLG. Jena, Ur. v. 31. Mai 1929, II S 67/29.)

Mitgeteilt von OLG. Zeunert, Jena.

Kiel.

18. § 230 StGB. Ein Kraftwagenführer braucht nicht mit jeder Kopflosigkeit anderer Wegebenutzer zu rechnen. Vorhersehbarkeit ist Erfordernis des Fahrlässigkeitsbegriffs. †)

Der angekl. Kraftwagenführer überholt auf einer Straßenkreuzung in E. mit einer Geschwindigkeit von 25—30 Stundenkilometern ein breites, mit Buschholz beladenes Fuhrwerk, das in gleicher Fahrtrichtung vor ihm fährt und die Übersicht erschwert, an der linken Seite. Während der Überholung kommt aus der Querstraße zur Linken der Fahrtrichtung des Autos ein Radler und sucht in einer Entfernung von 3—4 m vor dem Auto noch die Kreuzung zu überqueren. Er wird vom Auto getroffen und verletzt. OLG. hebt Urteil der Vorinstanz, das den Autoführer aus § 230 StGB. verurteilt, wegen irrtümlicher Anwendung des Fahrlässigkeitsbegriffes auf und verweist zurück.

Wenn das UG. in der Geschwindigkeit einen Mangel an der vom Angekl. zu fordernden Vorsicht erblickt, so ist das nicht zu beanstanden. Denn die Straße war nach vorne hin wegen des vorausfahrenden breiten, hochbeladenen Wagens unübersichtlich. Der Angekl. hätte daher die Geschwindigkeit seines Wagens so herabsetzen müssen, daß er ihn auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Hätte er das getan, so wäre der Zusammenstoß vermieden.

Das Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt genügt aber noch nicht zur Feststellung, daß der Angekl. die Körperverletzung durch Fahrlässigkeit verschuldet hat. Dafür ist vielmehr erforderlich, daß der Zusammenstoß mit dem Radler für den Angekl. vorhersehbar gewesen ist. Das UG. meint, der Radler habe kopflos gehandelt, doch habe der Angekl. solche Unbesonnenheit anderer Wegebenutzer in Betracht ziehen müssen. Diese Ansicht, daß der Kraftwagenführer mit jeder Kopflosigkeit anderer rechnen muß, ist rechtsirrig. Wenn das Verhalten eines anderen Wegebenutzers so unüberlegelt ist, daß es außerhalb jeder Berechnung liegt, so ist es im strafrechtlichen Sinne nicht vorhersehbar. Ist demnach der Zusammenstoß hier auf ein derartig kopfloses Verhalten des Radlers zurückzuführen, so kann der Angekl. für ihn nicht verantwortlich gemacht werden. Nach dieser Richtung hat das UG. das Verhalten des Radfahrers nicht geprüft. Lag der Versuch, die Straßenkreuzung vor dem Kraftwagen zu überqueren, außerhalb der berechenbaren Möglichkeit, so hätte der Angekl. nicht wegen fahrlässiger Körperverletzung verurteilt werden dürfen, obwohl er mit einer unzulässig hohen Geschwindigkeit gefahren ist, und selbst wenn er sich auch sonst eines Verstoßes gegen die KraftfVerkVO. schuldig gemacht haben sollte.

(OLG. Kiel, StrSen., Ur. v. 29. Mai 1929, S 78/29.)

Mitgeteilt von OLG. Schumacher, Altona.

*

Die Einbeziehung von unvorhergesehenen Ereignissen und von vernunftwidrigem Benehmen anderer Straßenbenutzer in den Aufmerksamkeitkreis des Kraftfahrers bei den unteren Gerichten sehr häufig schematisch dazu, auch die ärgsten Verstöße des Verletzten oder anderer Passanten gegen allgemein bindende Verkehrsregeln nur dem Kraftfahrer, nicht aber dem Verletzten zur Schuld anzurechnen. Verkannt wird dabei immer der entscheidende Gesichtspunkt: dieser unvernünftige Straßenbenutzer muß erst einmal in den Gesichtskreis des Kraftfahrers geraten sein. Um es durch ein Beispiel zu verdeutlichen: Daß plötzlich aus einer bis dahin leeren Haustür ein Kind auf den Fahrdamm stürzt, braucht man ebenso wenig vorauszuahnen wie hier, daß ein wild gewordener Radler aus der Seitenstraße hervorgehoben kommt.

3. Vermessen kann man vielleicht das Verlangen nach näherer Prüfung, ob nach der Art der Bremsen des fraglichen Kraftwagens und der Straßenbeschaffenheit das eingehaltene Tempo von 25 bis 30 Stundenkilometern nicht noch im Rahmen des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. gelegen hat. Es wird häufig außer acht gelassen, daß ein moderner Kraftwagen bei diesem Tempo sehr wohl auf „kürzeste Entfernung“ wird halten können — im Einzelfall eine Tatfrage für den Sachverständigen.

M. Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

19. § 230 StGB. Unvorhergesehene Unbesonnenheiten Dritter sind vom Kraftfahrer nicht in Rechnung zu stellen. (Überspannung der Sorgfaltspflicht.)

Der Angekl. durchfährt in Stundengeschwindigkeit von 35 km mit seinem Kraftwagen, von R. kommend, die Landstraße R.—D. auf der rechten Seite. An jener Straßenseite liegt ein einzelner Gasthof. Aus ihm kommt, als das Auto 20—25 m entfernt ist, ein mit zwei Personen besetztes Motorrad, dessen Fahrer sich nach rückwärts umsieht und dann in spitzem Winkel auf die gegenüberliegende Straßenseite fährt, um nach R. zu gelangen. Zwecks Verhinderung des bei der nahen Entfernung drohenden Aufeinanderprallens biegt der Angekl. ebenfalls nach der anderen Seite hin-

Zu 19. Die gesamte Rspr. in Kraftfahrtsachen pflegt von zwei sich völlig widersprechenden Standpunkten aus betrachtet zu werden: Von dem des Automobilisten und dem des Nichtautomobilisten. Diese Gegensätze sind nicht zu überbrücken, jedenfalls zur Zeit noch nicht. Die Kraftfahrer stehen auch heute noch unter dem Eindruck, daß die Gerichte die Bedeutung des Kraftfahrwesens, die Schwierigkeiten, die der Fahrer eines Fahrzeuges in Stadt und Land zu bewältigen hat, und die Gefahren, die durch unbesonnenes Verhalten anderer Wegebenutzer heraufbeschworen werden, noch nicht im vollen Umfange erkannt haben. Deshalb wird sich jeder Automobilist über das Kieler Urteil freuen und hoffen, daß sich die Untergerichte wenigstens in Schleswig-Holstein seinem Gedankengang anschließen werden. Allerdings wird stets erneut der Kampf darüber entbrennen, was „nicht voraussehbare Unbesonnenheiten“ sind, die der Kraftfahrzeugführer nicht in Rechnung zu stellen braucht. Was der Kraftfahrer als eine unverzeihliche, ja sogar gefährliche Dummheit ansieht, wird häufig von den Gerichten als eine der typischen Unarten der übrigen Wegebenutzer angesehen werden, auf die der Kraftfahrer gefaßt sein und die er bei seinen Überlegungen in Rechnung stellen soll.

Das RG. hält in seiner Entsch. v. 18. Nov. 1927 (1 D 861/27) den Kraftfahrer nur dann für schuldlos, wenn das Verhalten des Verletzten „außerhalb aller Erfahrung“ liegt. Daß dieser letzte Begriff ganz außerordentlich weit, jedenfalls viel weiter geht, als „nicht voraussehbare Unbesonnenheiten“, bedarf keiner weiteren Begründung. Er führt dazu, daß, wie auf dem Salzburger Juristentag (35. Juristentag II, 233) ein hervorragender Verkehrsrechtler meinte, dem Kraftwagenführer alles gestattet sei, nur eines nicht, nämlich zu denken, ein Straßenbenutzer würde sich normal oder vernünftig benehmen. „Außer aller Erfahrung“ liegt so gut wie nichts, selbst nicht die Tatsache, daß ein Radfahrer oder Spaziergänger unmittelbar vor einem mit größerer Geschwindigkeit auf sonst freier und übersichtlicher Landstraße herannahenden Kraftfahrzeug die Straße kreuzt, z. B. weil er der durch das Fahrzeug verursachten Staubwolke entgehen will. Eine ähnliche Torheit führte auch im Frühjahr 1929 zum Tode des Rennfahrers v. Wenzel-Mosau, der auf einem behördlich genehmigten Rennen sein Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 180 km vor einem unmittelbar hinter der Ziellinie die Straße kreuzenden Radfahrer abbremsen mußte, dadurch gegen einen Baum schlug und infolge einer dadurch hervorgerufenen Explosion seines Brennstoffbehälters elendig lebendigen Leibes verbrannte.

Daß es Menschen gibt, die sich in dieser Weise benehmen, steht also fest, liegt demnach nicht „außerhalb aller Erfahrung“. Fest steht aber ebenso sicher, daß sich diese Menschen unvorhersagbar unbesonnen benennen haben.

In dem RG. v. 13. Febr. 1928 (1 D 1292/27) handelte es sich darum, daß ein Mann, der einem herannahenden, von ihm bemerkten Kraftfahrzeug ausweicht und sich schon fast auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet, dann aber plötzlich wieder kehrt macht, auf die Mitte der Straße zurückläuft und überfahren wird. Anstatt dem naheliegenden Gedanken nachzugehen, ob der Verunglückte nicht Selbstmord begehen wollte, hebt das RG. den Freispruch der Vorinstanz auf mit der Begründung, es müsse nachgeprüft werden, ob der Kraftfahrzeugführer nicht damit habe rechnen müssen, daß der Verletzte seinen Weg nicht fortsetzen, sondern unbesonnenweise sich wieder auf die Mitte der Straße begeben würde.

Nach dem Urteil v. 31. Jan. 1929 (3 D 1157/28) muß der Fahrer sogar damit rechnen, daß ein Passant schwerhörig ist. Er darf sich also nicht darauf verlassen, daß eine äußerlich nicht erkennbar gebrechliche Person seine Fahrbahn kreuzt, ohne sich vorher zu vergewissern, ob ihr auch nicht infolge ihres Leidens eine Gefahr durch den Verkehr droht. Daß eine solche Person im höchsten Maße unbesonnen handelt, ihr Verhalten aber nicht „außer aller Erfahrung“ liegt, ist wiederum klar, ebenso unklar aber, wodurch gerade der Kraftfahrer einen Schwerhörigen von einem Normalhörigen schon auf größere Entfernung sollte erkennen können.

Das Ur. v. 25. April 1929 (3 D 223/29) handelt davon, daß ein Fahrzeug mit 30—35 km Stundengeschwindigkeit sich einem Ehepaar nähert, daß, nachdem es des Fahrzeugs ansichtig geworden ist, sich ansieht, die Straße zu überqueren, anstatt auf der bisher von ihm benutzten richtigen Straßenseite zu bleiben; auf der Mitte der Straße macht die Ehefrau dann plötzlich wieder kehrt, läuft

über, stößt dort mit dem Motorfahrern zusammen und verlegt sie. Das RG. hebt das den Angekl. aus § 230 StGB. verurteilende Erkenntnis auf mit folgender Begründung:

Das RG. sieht eine Fahrlässigkeit darin, daß der Angekl. seine Geschwindigkeit nicht gemindert hat, als er sich dem ihm bekannten Gasthof näherte, aus dem möglicherweise Publikum kommen konnte. Der Angekl. dürfte jedoch darauf vertrauen, daß Wegebenutzer, die vom Gasthof in die lebhafteste Chaussee einbiegen wollten, sich vorher vergewisserten, ob sie das ungefährdet tun könnten. Freilich muß der Kraftwagenführer auch mit Unbesonnenheiten des Publikums rechnen, nicht voraussehbare Unbesonnenheiten braucht er aber nicht in Rechnung zu stellen. Um eine solche handelte es sich hier, wenn

vor den Wagen und wird getötet. Auch mit dem unsinnigen Verhalten dieser Person hätte nach dem RG. der Kraftwagenführer rechnen müssen.

In dem Fall v. 6. Mai 1929 (3 D 148/29) verlegt ein 35 km fahrendes Kraftfahrzeug ein auf kurze Entfernung plötzlich hinter einem Wagen hervorspringendes Kind. Auch dies ist nach Ansicht des RG. ein Umstand, mit dem jederzeit zu rechnen sei, wobei allerdings wieder dahingestellt bleiben kann, ob durch langsameres Fahren der Unfall hätte verhindert werden können.

In den vorstehend erwähnten Fällen hatten die Vorinstanzen freigesprochen, alle mit der gleichen Begründung, daß es sich um Zufälle handelt, die auch bei größter Vorsicht nicht voraussehbar waren. Das zeigt, wie verschieden schon bei den gleichen Ereignissen das Verhalten des Kraftfahrers beurteilt wird; zweifellos ist die grundsätzliche Auffassung des RG. sehr viel strenger, als die anderer Gerichte; ob sie die richtige ist, ist eine andere Frage. Zweifelsfrei wird jedenfalls noch für lange Zeit bleiben, welcher Ansicht die Untergerichte, woran die Praxis ein überwiegendes Interesse hat, im Einzelfalle zuneigen werden. Der Maßstab, mit dem gemessen werden soll, ist zu unbestimmt, als daß man selbst nach Schluß der Hauptverhandlung sagen könnte, wie das Urteil lauten wird. Deswegen ist auch mit dem Hinweis auf die Lage des Einzelfalles nichts gewonnen. Von Bedeutung ist meiner Erfahrung nach lediglich die Stellung, die das erk. Gericht überhaupt zum Kraftfahrzeugverkehr einnimmt. Davon ganz allein hängt es ab, ob man ein Ereignis als „außerhalb aller Erfahrung“ liegend oder als Unbesonnenheit ansieht, mit der ein vorichtiger Fahrer rechnen muß.

Wenn nun, wie das in dem Kieler Urteil der Fall ist, ein Obergericht sich zu einer den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Ansicht bekennt, so bedeutet das einen erheblichen Schritt vorwärts, und zwar auch deshalb, weil nach seiner Entsch. die Auswahl eines vielleicht objektiv ungeeigneten Mittels, eine drohende Gefahr zu beseitigen, dem Fahrer nicht als Verschulden angerechnet wird.

Allerdings wagt man noch nicht, zu hoffen, daß solche Urteile eine nachhaltige Wirkung auf die übrige Rspr., insbes. die des RG., haben werden.

Alle Anwälte, insbes. Verteidiger von Kraftfahrern, werden bestätigen, in welche derart verzeifelte Stimmung man nur zu häufig durch die in RG. Ur. zum Ausdruck gebrachten Ansichten versetzt wird. In den Fachblättern erscheinen deshalb auch regelmäßig herbe Kritiken an dieser Rspr. Gelegentlich wird von einzelnen Mitgliedern des RG., so z. B. von OGR. Hüfner, versucht, diese Rspr. zu verteidigen. Ich bin aber sicherlich mit meiner Ansicht nicht allein, wenn ich diese Versuche als nicht überzeugend bezeichne. Man vermischt gerade beim RG. die Kenntnisse praktischen Geschehens und stößt immer wieder auf den Mangel, sich in die Lage des Kraftfahrers hineinzuversetzen, um von seinem Platz aus seine Maßnahmen zu beurteilen. Es ist ein nicht zufälliges Zusammentreffen, daß nicht etwa nur der Kraftfahrer sich durch diesen Zustand beschwert fühlt, sondern das gleiche sagt der Seemann von der See-Rspr. und der Eisenbahnmann von der Rspr. in Eisenbahnunfällen (vgl. meinen Artikel in *HanGZ*, 1928 Teil A S. 251). Es wird also sicherlich schon etwas Wahres an dem Unmut sein, der in Kraftfahrerkreisen über die Rspr. des RG. herrscht.

Einer der früheren Präj. des RG. hat zwar nach *Hachenburg*, „Lebenserinnerungen eines RA.“, S. 226 an den kritischen Anmerkungen der *JW.* zu den RG. Ur. Anstoß genommen; m. E. ganz mit Unrecht, denn es sollte auch dem höchsten Gericht nur angenehm sein, wenn es darauf aufmerksam gemacht wird, wenn seine Rspr. von einem erheblichen Teil des Volkes nicht verstanden wird. Deshalb scheint es mir von großem Werte zu sein, wenn nicht nur in den den Kraftfahrerkreisen zugänglichen Fachzeitschriften wie z. B. im „Recht des Kraftfahrers“, sondern gerade auch in der *JW.* auf das Mißbehagen hingewiesen wird, das durch die vom RG. für richtig gehaltene Auslegung der in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften vielfach hervorgerufen wird. Man wirft dem RG. vor allen Dingen vor, daß es vom Fahrzeugführer geradezu Unmögliches verlangt und davon ausgeht, daß der Fahrer ein Idealist sein müßte, andernfalls der Halter zivilrechtlich und der Fahrer selbst strafrechtlich hafte. So heißt es z. B. in der Entsch. v. 29. April 1929, VI 636/28: „Wer eine Straße mit lebhaftem Fußgängerverkehr durchfährt, muß immer mit dem Auftauchen von

die Radfahrer, noch dazu in spitzem Winkel, in die Chaussee einbogen, ohne Bergewissung darüber, ob aus der Richtung R. sich ein Fahrzeug näherte.

Wenn vorhinanzlich dem Angekl. als Schuld angerechnet wird, daß er, als er das Motorrad auf eine Entfernung von 20 bis 25 m in der Fahrbahn vor sich erblickte, nicht auf der rechten Straßenseite geblieben ist, so bedeutet das eine Überspannung der an einen Kraftwagenführer zu stellenden Anforderungen. Die Zeit, die dem Angekl. zur Verfügung blieb, um Maßnahmen zur Verhütung des Zusammenstoßes zu treffen, war äußerst gering. Entschloß der Angekl. sich in dieser, durch das unüberlegte und völlig unsachgemäße Verhalten der Motorfahrer geschaffenen gefährlichen Lage dazu, nach links zu biegen, um durch die so herbeigeführte Verlängerung des Bremsweges einen Zusammenstoß noch möglichst zu vermeiden, so ist das keine schuldhaftige Verletzung der ihm obliegenden Sorgfalt.

(OLG. Kiel, StrSen., Ur. v. 12. Juni 1929, S 79/29.)

Mitgeteilt von OGR. Schumacher, Altona.

*

Königsberg.

20. § 18 Abs. 3 KraftfVerkVO. Irrtum über den Begriff des geschlossenen Ortsteils ist zu beachten.

Zu Unrecht hat der RR. einen etwaigen Irrtum des Angekl., er habe sich bereits außerhalb des geschlossenen Ortsteils befunden, für strafrechtlich unbeachtlich erklärt. Zwar ist die Ansicht vertreten, daß ein Irrtum über das Bestehen der Bestimmungen der KraftfVerkVO., insbes. über den Begriff des geschlossenen Ortsteils i. S. § 18 Abs. 3, nicht zu berücksichtigen ist (OLG. Dresden: HöchstRRspr. 1927, 385). Das RG. ist, soweit ersichtlich, mit der Frage der Anwendbarkeit des § 59 StGB. auf diese VO. noch nicht befaßt gewesen. Die Ansicht des OLG. Dresden steht aber in Widerspruch mit der von dem RG. dauernd vertretenen, allerdings lebhaft bekämpften Auffassung, daß die zur Ausfüllung von BlankettG. erlassenen VO. als außerhalb des Strafgesetzes liegend anzusehen sind und der Täter deshalb nach § 59 StGB. strafrechtlich nur verantwortlich ist, wenn er Dasein und Bedeutung der VO.

Fußgängern vor seinem Wagen rechnen, muß in ständiger Bereitschaft und Geistesgegenwart jederzeit zum zweckmäßigen Handeln bereit sein. Daß Kinder in seine Fahrbahn geraten, ist kein Grund, der ungewöhnlich oder erschreckend wirkt. Dem Bekl. kann deshalb die sog. Schrecksekunde nicht zugerechnet werden. Entweder hat er die Fahrbahn nicht genügend beobachtet oder er hat nicht geistesgegenwärtig genug gehandelt. Beides ist fahrlässig und rechtfertigt den Anspruch des Kl."

Der Richter, der das ausspricht, hat bestimmt noch niemals ein Kraftfahrzeug durch den Großstadtverkehr geführt, denn sonst würde er aus eigener Erfahrung wissen, daß selbst der vollkommenste Kraftwagenführer durch die Plötzlichkeit, mit der selbst ein nicht außergewöhnliches Hindernis vor ihm auftaucht, aufs heftigste erschreckt wird, und daß ein solcher Schrecken darartig lähmend auf alle Geistes- und Körperkräfte wirken kann, daß der Fahrer, wenn auch nur für Bruchteile von Sekunden, unfähig ist, irgendeinen Entschluß zu fassen. Jeder Kraftwagenführer wird außerdem nicht nur einmal am Tage „erschreckt“, er hat fast jede Sekunde irgendeine Maßnahme zu treffen, deren Auswahl blitzartig von ihm verlangt wird. Es gibt keinen Menschen auf der ganzen Welt, der nicht durch diese ständige Inanspruchnahme aller seiner Fähigkeiten allmählich ermüdet, ohne daß er es körperlich merkt. Je nach der Verschiedenheit der Menschen tritt diese Ermüdung früher oder später ein. Man kann doch nun unmöglich einem Kraftwagenführer aus seiner körperlichen und geistigen Verfassung, die ihm von Natur angeboren ist, einen Vorwurf machen und feststellen, er habe schuldhaft gehandelt, wenn er nach seinen geistigen und körperlichen Fähigkeiten unmittelbar vor dem Augenblick, wo es zu einem Unglück kommt, nicht diejenige Entsch. trifft, die er später bei ruhiger Überlegung selbst als die richtige und insbes. als diejenige bezeichnet, durch die der Unglücksfall verhindert worden wäre. Der Richter pflegt erst Wochen oder Monate nach dem Unglücksfall sich zu überlegen, ob diese oder jene Handlungsweise eines Kraftwagenführers richtig war oder nicht. Hat er sich selbst noch niemals in einer solchen Lage befunden, wie der vor ihm stehende Angekl., so halte ich ihn für unfähig, ein richtiges Urteil fällen zu können. Aus dieser Unfähigkeit heraus werden dann solche Ansprüche geboren, wie die in dem oben erwähnten reichsgerichtlichen Urteil zitierten Sätze.

Mangelnde Geistesgegenwart kann niemals dem Täter als Verschulden angerechnet werden. Dazu müßte erst seine Persönlichkeit untersucht und festgestellt werden, ob er überhaupt so vollkommene Geistes- und Körperkräfte besitzt, um diejenige Geistesgegenwart betätigen zu können, die später zur Zeit der Hauptverhandlung von dem Richter als notwendig zur Abwendung des Unglücksfalles angesehen wird. Ich wünschte den Gerichten, sie wären nur ein einziges Mal Zeuge der Verzweiflungsausbrüche, die ihren Grund in sachlich ungerechtfertigten Strafurteilen gegen Kraft-

gekannt oder aus Fahrlässigkeit nicht gekannt hat (RGSt. 54, 4; 56, 147). Der Senat schließt sich diesem Standpunkt in dauernder Rpr. an und sieht in § 18 KraftfVerkVO. eine Verwaltungsvorschrift, die die Blankettbest. des § 21 KraftfG. ausfüllt (ebenso Stenglein, Strafrechtl. Nebengesetze 1928 S. 561 Anm. 110).

(OLG. Königsberg, StrSen., Ur. v. 10. April 1929, S 105/29.)

Mitgeteilt von OGR. Sieloff, Königsberg.

Dresden.

II. Verfahren.

21. §§ 264, 266 Abs. 1 StPD. Tragweite und Bedeutung des § 264. f)

I. Die Rüge einer Verletzung des § 21 Abs. 2 KraftfVerkVO. durch Nichtanwendung und eines Verstößes gegen § 267 Abs. 5 StPD. gehen fehl. In der Ausführung des RR., es sei einwandfrei nicht festzustellen, daß der Angekl. den Bogen aus der einen StraÙe in die andere schuldhaft zu weit ausgeholt habe, kommt klar zum Ausdruck, daß der RR. den Angekl. einer Übertretung der Gebotsvorschrift, beim Einbiegen in einen anderen Weg nach rechts in kurzer Wendung zu fahren, für nicht überführt erachtet hat.

Daß der RR. nicht geprüft hat, ob der Angekl. eine Übertretung nach § 18 Abs. 1 u. 2 oder nach § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. dadurch begangen habe, daß er nicht mit der nötigen Langsamkeit von der einen in die andere — asphaltierte und frisch gepregte — StraÙe einfuhr, kann zur Aufhebung des angefochtenen Urteils ebenfalls nicht führen. Zu einer Prüfung des Verhaltens des Angekl. in diesen Richtungen hätte, da es sich um eine ganz andere Tat handelte, wie diejenige, die nach § 264 StPD. als die angekl. zu gelten hatte, der RR. nur dann die Verpflichtung gehabt, wenn er mit dieser Tat gem. § 266 Abs. 1 StPD. besonders befaßt worden wäre.

(OLG. Dresden, I. StrSen., Ur. v. 5. Juni 1929, 1 Osta 49/29.)

II. Gegenstand der Urteilsfindung ist nach der polizeilichen Strafverfügung, die vorliegend die Anklage vertritt, nur gewesen, daß der Angekl. beim Durchfahren der Straßenkreuzung seine Fahrgeschwindigkeit nicht so eingerichtet gehabt haben sollte, daß er in der

fahrer haben, die nach wiederholter Überlegung sich immer wieder sagen müssen, daß sie nicht anders hätten handeln können oder dürfen, als sie tatsächlich gehandelt haben.

Das Kieler Urteil trifft daher auch insoweit das Richtige, als es im zweiten Teil seiner Begründung es als eine Überspannung der an einen Kraftwagenführer zu stellenden Anforderungen bezeichnet, wenn er angeichts der vor allem auch ihm selbst drohenden Gefahr einen Entschluß faßt, der zwar nicht zur Beseitigung dieser Gefahr führt, von ihm aber für das alleinige Mittel dazu gehalten wurde; glaubt das Gericht später auch objektiv einen Irrtum des Angekl. feststellen zu müssen, so stellt es in solchen Fällen dennoch an seiner Schuld, denn die größte Mehrzahl dieser Angekl., von nicht zu scharf zu verurteilenden Einzelfällen abgesehen, sind rechtschaffene, zuverlässige und vorsichtige Leute, die alles andere beabsichtigen, als ihren Mitmenschen Schaden zuzufügen, und die deshalb auch wohl Anspruch darauf haben, nicht mit gemeinen Verbrechern auf die gleiche Stufe gestellt zu werden. In der übergroßen Mehrzahl aller Strafrechtsfälle steht aber der Richter leider trotzdem in einem solchen Angekl. ein unnützlich oder schädliches Mitglied der menschlichen Gesellschaft, gegen den die ganze Schwere des Gesetzes angewandt werden muß. Der Kraftfahrer fühlt sich daher auch heute noch schutzlos, während im Publikum der Gedanke großgezogen ist und durch die jetzige Rpr. immer mehr verstärkt wird, daß der Fahrer auch für solche Unfälle verantwortlich zu machen ist, die durch noch so große Unbesonnenheit des Verletzten verursacht worden sind. Würde sich die Rpr., insbes. diejenige des RG. in diesem Punkte ändern, so würde das zu einer ganz gewaltigen Herabminderung der Unfälle führen. Das ist meine ganz feste Überzeugung, weil das Publikum dadurch allmählich zu größerer Vorsicht erzogen wird und nicht mehr, wie es heute noch jeden Tag vorkommt, durch unerantwortliches, leichtsinniges, ja geradezu böshaftes Benehmen nicht nur sich selbst, sondern auch die Fahrer und die Insassen des Wagens gefährdet. Auch aus diesem Grunde begrüße ich das Kieler Urteil ganz besonders freudig, spricht doch ein Obergericht entgegen beider Vorinstanzen endlich einmal — man möge mir diese Ausdrucksweise nicht verübeln — einen Kraftfahrer frei.

RR. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

Zu 21. Daß das OLG. Dresden in den Fällen I und II die staatsanwaltschaftliche Rev. zu Unrecht verworfen hat, kann keinem Zweifel unterliegen. Es steht in der Rechtspredung wie im Schrifttum fest, daß die von § 264 Abs. 1 StPD. ins Auge gefasste Einheit zwischen dem Gegenstand der Urteilsfindung und der Anklage tat dann gewahrt ist, wenn beide dasselbe geschichtliche Vorkommnis betreffen. Dabei ist, wie das RG. wiederholt, so in RGSt. 56, 324 dargelegt hat, unter dem geschichtlichen Vorkommnis „nicht nur die einzelne, im Eröffnungsbeschluß hervorgehobene Betätigung, sondern das ganze Tun des Angekl. zu verstehen, soweit es sich mit jenem verknüpft

Lage blieb, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, also eine Zuwiderhandlung gegen § 18 Abs. 1 KraftfVerkVd. v. 16. März 1928.

Der Urk. hat nicht für erwiesen erachtet, daß der Angekl. die erwähnte Strafenkreuzung mit unzulässiger Geschwindigkeit durchfahren hat. Dagegen hat er als erwiesen angesehen, daß der Angekl. sich eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen über das Vorfahrtsrecht in § 24 KraftfVerkVd. hat zuschulden kommen lassen. Der Urk. hat aber diese Zuwiderhandlung nicht zum Gegenstande der Urteilsfindung gemacht, weil er sie i. S. § 264 StP.D. nicht als die angekl., sondern als eine andere Tat betrachtet hat, die er nur nach Maßgabe des § 266 StP.D. in demselben Verfahren hätte aburteilen dürfen.

Dieser Rechtsansicht ist allenthalben beizutreten. Was die Rev. dagegen vorbringt, ist nicht beachtlich. Insbes. ist es nicht richtig, daß die polizeiliche Strafverfügung den vom Urk. festgestellten Tatbestand mitenthalt, insofern sie dem Angekl. zugleich Außerachtlassung der ihm durch § 17 Abs. 1 Vd. gebotenen Pflicht zu gehöriger Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Kraftfahrzeuges vorwerfe. Zunächst ist dieser Vorwurf lediglich im Hinblick auf das Fahren mit unzulässiger Geschwindigkeit erhoben und von einer Verletzung des Vorfahrtsrechts dabei gar keine Rede. Sodann aber deckt der § 17 Abs. 1 nicht zugleich auch alle Sonderatbestände, die in dem Abschnitte der Vd. über die besonderen Pflichten des Führers einzeln aufgeführt sind. Überall da, wo ein solcher Sonderatbestand gegeben ist, wie z. B. der des § 24, scheidet der § 17 Abs. 1 aus. Er ist lediglich subsidiärer Natur und trifft nur Fälle der Verletzung von Führerpflichten, die nicht unter einen der Sonderatbestände des Abschnitts zu bringen sind.

(OVG. Dresden, Urk. v. 12. Juni 1929, 1 OSta 52/29.)

III. In der polizeilichen Strafverfügung ist dem Angekl. beigemessen worden, am 24. Juni 1928 auf der Z.-Straße in L. als Führer eines Kraftwagens einen anderen Kraftwagen unter Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auf der rechten Seite überholt und hiernach — durch eine i. S. § 73 StGB. einheitliche Handlung — den §§ 18 Abs. 3, 23 Abs. 1 KraftfVerkVd. und § 21 KraftfV. zuwidergehandelt zu haben. Dieser Tatbestand hat somit vorliegend zur Anklage gestanden. Den selben Tatbestand, nur mit der Einschränkung, daß ein Fahren mit unzulässiger Geschwindigkeit nicht feststellbar gewesen ist, hat aber auch der Urk. auf Grund der Ergebnisse der Hauptverhandlung für erwiesen erachtet. Es hätte daher nach § 264 Abs. 1 StP.D. den Gegenstand der Urteilsfindung dieser Tatbestand selbst dann zu bilden gehabt, wenn auf ihn nicht die Bestimmung des § 23 Abs. 1 KraftfVerkVd. Anwendung zu finden gehabt hätte, sondern der § 4 VerkVd. für L. Nicht aber hatte die Freisprechung des Angekl. deshalb verfügt werden dürfen, weil die zur Aburteilung stehende Tat eine andere sei, wie die angekl.; denn es handelt sich eben um den gleichen geschichtlichen Vorgang.

(OVG. Dresden, Urk. v. 30. Jan. 1929, 1 OSta 141/28.)

*

Hamburg.

22. § 127 StP.D. Ein vorschriftswidrig fahrender Kraftwagen kann auf Grund des § 127 StP.D. (vorläufige Festnahme) von jedermann angehalten werden.

Am 28. Mai 1928 gegen 10 Uhr abends bei völliger Dunkelheit fuhr der Angekl. mit seinem Kraftwagen von Niendorf nach dem Timmendorfer Strand. Ihm kam der Zeuge Dr. R. mit einem Kraftfahrzeug entgegen. Letzteres war ein amerikanischer Wagen, bei dem Stadt- und Scheinwerferbeleuchtung durch dieselben Lampen (mit möglicher Höherstellung und Veränderung der Reflektoren) erfolgt. Dr. R. fuhr mit Stadtbeleuchtung. Diese ist aber so hell, daß sie in ganz dunklen Nächten wie ein Scheinwerfer wirkt. Dr. R. ist um deswillen schon mehrfach von Polizeibeamten angehalten. Der Angekl. und seine Mitfahrer wurden geblendet, sie waren der Ansicht und konnten dies auch sein, daß das entgegenkommende Auto mit Scheinwerfern fuhr. Der Angekl. versuchte in üblicher Weise durch Auf- und Abblitzen seines Scheinwerfers den ihm

entgegenkommenden Fahrer darauf aufmerksam zu machen. Dr. R. bemerkte zwar diese Lichtsignale, reagierte aber nicht darauf, da er keinen Scheinwerfer eingeschaltet hatte. Der Angekl. stellte nun seinerseits seinen Scheinwerfer auf den herankommenden Wagen ein und fuhr auf die linke Seite der Fahrbahn hinüber in die Fahrbahn des entgegenkommenden Autos. Als Dr. R. dies sah, bremste er stark. Beide Wagen kamen nebeneinander zum Stehen, da der Angekl. zuletzt etwas weiter nach rechts ausgewichen war.

Der Angekl. hat danach entgegen den bestehenden Vorschriften (§§ 21, 22 KraftfVerkVd.) sich nicht rechts gehalten und ist auch dem entgegenkommenden Wagen nicht nach rechts ausgewichen. Er stützt seine Verteidigung darauf, daß er nach § 127 Abs. 1 StP.D. berechtigt gewesen sei, zwecks Feststellung der Persönlichkeit des ihm entgegenkommenden Autoführers dessen Wagen zum vorübergehenden Halten zu zwingen.

Die vorläufige Festnahme ist nicht auf Verbrechen und Vergehen beschränkt, sondern auch bei Übertretungen statthaft (Löwe, StP.D. § 127 Riff. 1). Die Vorschrift gibt jedermann die Befugnis, gegen den Täter auf frischer Tat gewisse Maßregeln zu treffen, falls dessen Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann. Diese Maßregeln werden durch das Wort „festzunehmen“ bezeichnet. Das bedeutet jedenfalls die Beeinträchtigung der Handlungsfreiheit des Täters in bestimmter Weise, mag es sich um ein körperliches Festhalten oder einen anderweitigen entsprechenden Druck handeln. Solches Festnehmen kann sehr wohl darin liegen, daß einem herankommenden Wagen ein Hindernis, auch in Gestalt eines anderen Wagens entgegengesetzt wird, das zum Halten zwingt. In diesem Sinne handelte der Angekl., wenn er durch Einbiegen nach links dem Dr. R. die Straße sperre und ihn zum Bremsen und Halten veranlaßte. Er erreichte auch diesen Zweck, selbst wenn er nicht links blieb, sondern im letzten Augenblick nach rechts wieder abog und praktisch die Straße wieder freigab. Es entsteht nun die Frage, wie weit der Festnehmende auf den Täter einwirken, insbes. ob und wie weit er zu diesem Zwecke Handlungen vornehmen darf, die sonst verboten und strafbar sind. Im vorliegenden Falle suchte der Angekl. durch eine im allgemeinen Interesse verbotene und strafbare Handlung (das Hinüberfahren nach links) auf den Willen des Zeugen einzuwirken. Bei einer Festnahme werden an sich strafbare Handlungen, wie Freiheitsberaubung, Nötigung, Körperverletzung (§§ 239, 223 StGB.) sich kaum vermeiden lassen, sie werden in gewissen Grenzen durch den verfolgten zulässigen Zweck strafrei (RGSt. 34, 446). Es wird im Einzelfalle daher zu prüfen sein, ob der Eingriff in die rechtlich geschützten Interessen des Festzunehmenden in einem richtigen Verhältnis zu dem Interesse an der Feststellung des Täters steht.

In vorliegendem Falle könnte der Gesichtspunkt erheblicher Gefährdung von Bedeutung sein. Es ließe sich denken, daß in der nicht genügenden Übersichtlichkeit der dunklen Nacht ein Zusammenstoß der beiden Autos mit schweren Folgen eintreten konnte. Die Vorinstanz hat diesen Gesichtspunkt erwogen. Sie hat festgestellt, daß auf der in Frage kommenden Chaussee eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km vorgeschrieben war und daß Dr. R. auch nur in mäßiger Geschwindigkeit gefahren ist, so daß sein Wagen auf einige Meter abgebremst werden konnte. Damit ist aus tatsächlichen Erwägungen die Frage verneint, ob das Verhalten des Angekl. ein Vorgehen darstellt, welches über das Maß des nach § 127 StP.D. Zulässigen hinausging.

Nun hat Dr. R. in der Benutzung seines Lichtes tatsächlich allerdings nicht gegen die Vorschriften der KraftfVerkVd. verstoßen. Wie aber eingangs erwähnt und im Urk. tatsächlich festgestellt, glaubte der Angekl. und konnte glauben, es liege ein solcher Verstoß vor. Er handelte also in einem entschuldbaren tatsächlichen Irrtum, wenn er die Beleuchtung des entgegenkommenden Wagens als unzulässige Scheinwerferbeleuchtung ansah. Solcher Irrtum schließt die Straffreiheit nicht aus (RGSt. 34, 446).

(OVG. Hamburg, Sen., Urk. v. 25. März 1929, R III 38/29.)

Mitgeteilt von SenPräs. Dr. Grisebach, Hamburg.

und einen einheitlichen Vorgang darstellt, so daß unter Umständen sogar mehrere selbständige Straftaten, deren tatsächliche Merkmale sich zeitlich aneinanderreihen, wegen des nach natürlicher Auffassung bestehenden inneren Zusammenhangs als dem geschichtlichen Vorgang angehörig betrachtet werden kann“. Im Falle I ebenso wie II sollte ein Kraftfahrer durch sein Fahren gleichzeitig mehrere Strafgesetze verletzt haben: einmal durch Ausführen eines zu weiten Bogens und gleichzeitig zu schnelles Fahren, das andere Mal durch zu schnelles Fahren und gleichzeitige Verletzung des Vorfahrtsrechts. Wie in diesen Fällen das OVG. an der Einheitlichkeit des geschichtlichen Vorgangs i. S. von § 264 StP.D. zweifeln konnte, ist nicht verständlich.

Gegen das OVG. ist aber nicht nur einzuwenden, daß die Urteile I und II unhaltbar sind und der herrschenden Meinung

widersprechen, ohne daß auch nur der Versuch gemacht worden wäre, sich mit dieser auseinanderzusetzen und den gegenteiligen Standpunkt zu begründen. Vielmehr ist sich das OVG. offenbar auch nicht bewußt gewesen, daß es sich durch die Urteile I und II in Widerspruch mit seiner eigenen Rechtspredung setze. Wie das Urteil III zeigt, hatte wenige Monate vor den beiden anderen Entsch. das OVG. die Einheitlichkeit in einem Falle bejaht, wo, durchaus ähnlich wie in den Fällen I, II, ein Autolenker durch falsches Überholen eines anderen Kraftfahrzeuges wie auch durch Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit gegen das Gesetz verstoßen haben sollte. Solcher widerspruchsvollen Rechtspredung können die Untergerichte keine Richtschnur entnehmen.

Dr. M. Dr. Mfr. Weber, Dresden.

Landgerichte.

Altona.

Zivilsachen.

I. § 811 ZPO. Pfändbarkeit eines Kraftomnibus.

Kraftlinienunternehmer gerät in Vermögensverfall. Konkursverwalter pfändet darauf für Rechnung der Konkursmasse den Kraftomnibus. Die auf § 811 ZPO. gestützte Erinnerung beim AG. ist ohne Erfolg. Die sofortige Beschwerde ist vom AG. zurückgewiesen aus folgenden Gründen.

Nach ständiger Rspr. kann Schuldner sich auf § 811 Ziff. 5 ZPO. dann nicht berufen, wenn der Kapitalwert des gepfändeten Gegenstandes so beträchtlich ist, daß die persönliche Tätigkeit des Schuldners hinter der sachlichen Ausnutzung des in dem Gegenstand angelegten Kapitals zurückbleibt, wenn sie also im Verhältnis zur Kapitalausnutzung eine nebensächliche ist. Muß es schon bei einer von dem Eigentümer selbst gefahrenen Kraftdroschke zweifelhaft erscheinen, ob nicht die Kapitalausnutzung gegenüber der persönlichen Tätigkeit überwiegt, so ist der Betrieb eines 18sitzigen Personenautos ohne Zweifel vorwiegend Kapitalausnutzung.

(AG. Altona, Beschl. v. 16. Aug. 1929, T 192/29.)

Mitgeteilt von OGR. Schumacher, Altona.

B. Arbeitsgerichte.

Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwält Abel, Essen, Rechtsanwält und Dozent Dr. Georg Baum, Berlin und Rechtsanwält Dr. W. Oppermann, Dresden.

I. § 10 LohnTarVertr. f. d. Arbeiter der Reichsbahn. Änderung der Leistungsfähigkeit als vertragliche Voraussetzung für anderweite Lohnfestsetzung muß in der Person des Arbeiters gegeben sein; Steigerung der dienstlichen Anforderungen ergibt keine Minderung der Leistungsfähigkeit in diesem Sinne.

Der Kl. ist Kriegsbeschädigter und steht als Schrankenwärter im Dienst der Bekl. Er hat in dieser Stellung den tarifmäßigen Lohn eines voll leistungsfähigen Schrankenwärters zunächst in Höhe von 60%, dann in Höhe von 80% und seit dem 16. Dez. 1922 in Höhe von 100% bezogen. Im Jahre 1924 hat die Bekl. fog. Arbeitszeitstudien vorgenommen, die zur Folge hatten, daß die Anforderungen an den Schrankenwärterdienst allgemein gesteigert und die Löhne der Minderleistungsfähigen durch die Dienstvorsteher neu festgesetzt wurden. Gemäß einer derartigen Neu festsetzung erhält der Kl. seit dem 1. April 1925 nur noch 75% des Lohnes eines voll leistungsfähigen Schrankenwärters. Er hat dem widersprochen und begehrt Feststellung, daß seine Leistungsfähigkeit zu 100% bestehe und Verteilung der Bekl. zur Zahlung des vollen Schichtlohns ab 1. April 1925.

Das ArbG. hat festgestellt, daß die Leistungsfähigkeit des Kl. in Höhe von 80% bestehe, und die Bekl. verurteilt, dem Kl. den Unterschied zwischen dem ihm gewährten und dem unter Zugrundelegung einer 80%igen Leistungsfähigkeit sich ergebenden Lohn zu zahlen, den weitergehenden Anspruch aber abgewiesen. Auf die Berufung beider Parteien ist dieses Urteil vom dem ArbG. dahin abgeändert worden, daß die Bekl. verurteilt wird, an den Kl. für die Zeit vom 1. April 1925 bis 29. Juni 1928 1007 RM zu zahlen, und ferner die Feststellung getroffen, daß dem Kl. im Schrankenwärterdienst der Lohn eines voll leistungsfähigen Arbeiters zustiehe. Die Rev. war erfolglos.

Das BG. geht davon aus, daß das Arbeitsverhältnis des Kl. bei der Bekl. sich nach dem LohnTarVertr. für die Arbeiter der Reichsbahn regle und für die Entlohnung des Kl. insbes. § 10 dieses Vertrages in Betracht komme. Der einem Minderleistungsfähigen zu gewährenden Lohn werde danach — und zwar auch für die ArbG. bindend — durch den Dienstvorsteher festgesetzt. § 10 a. a. D. bestimme weiter, daß bei Änderungen der Leistungsfähigkeit der Lohn neu festzusetzen sei. Die Neu festsetzung des Lohnes auch durch den Dienstvorsteher sei mithin nur bei Änderung der Leistungsfähigkeit eines Minderleistungsfähigen i. S. des § 10 gestattet. Bei dem Kl. handle es sich um einen solchen Minderleistungsfähigen. Wenn die Bekl. eine Änderung seiner Leistungsfähigkeit daraus herleite, daß die Anforderungen an den Schrankenwärterdienst gesteigert worden seien, so entfahre dies der Berechtigung, da der Kl. noch jetzt als Schrankenwärter mindestens daselbe leisten könne wie vorher. Allerdings erfolge die ursprüngliche Festsetzung des Lohnes eines Minderleistungsfähigen nach der Leistungsfähigkeit eines Vollarbeiters seines Arbeitsfachs. Sei aber einmal festgestellt, daß seine Leistungsfähigkeit die eines Vollarbeiters erreiche, und ihm demgemäß der volle tarifliche Lohn eines Vollarbeiters zugewilligt, so könne der so festgesetzte Lohn, selbst wenn die Feststellung vielleicht falsch sei, nicht durch Steigerung der Anforderungen in dem betreffenden Arbeitsfach geändert werden. Denn

durch eine solche Steigerung würden die Leistungen eines Arbeiters in seinem Arbeitsfach an sich nicht geringer. Hierauf allein aber komme es an, nicht darauf, ob die gleichgebliebenen Leistungen den erhöhten Anforderungen nicht mehr genügen. Nur wenn der Arbeiter nicht mehr daselbe zu leisten vermöge wie vorher, könne von einer Herabsetzung der Leistungsfähigkeit die Rede sein, die auch eine Herabsetzung des nach dem LohnTarVertr. festgesetzten Lohnes erlaube.

Die Rev. rügt Verletzung des § 10 LohnTarVertr., ihr muß jedoch ein Erfolg verjagt bleiben.

§ 10 a. a. D. trägt die Überschrift „Lohn der Minderleistungsfähigen“ und lautet in seinem hier fraglichen Abs. 1: „Für Arbeiter, die durch Dienstbeschädigung, Unfallverletzung oder Invalidität nach dem Gutachten des zuständigen Arztes um mehr als 20 v. H. in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkt sind, wird der Lohn ... nach der Leistungsfähigkeit in dem ihnen zugewiesenen Arbeitsfach bemessen. Ist die Leistungsfähigkeit geringer als die eines Vollarbeiters, so ist sie in Hundertteilen der Leistungsfähigkeit eines Vollarbeiters auszudrücken. Der Bruchteil der Erwerbsfähigkeit, der der Rentenfestsetzung zugrunde liegt, darf hierbei nicht als Maßstab dienen. Die Renten dürfen auf den Lohn nicht angerechnet werden. Der Lohn wird durch den Dienstvorsteher festgesetzt. Bei Änderungen der Leistungsfähigkeit ist der Lohn neu festzusetzen.“ Der Rev. ist zuzugeben, daß — was auch das BG. nicht verkennt — nach dieser Vorschrift der Lohn grundsätzlich von dem Dienstvorsteher festgesetzt wird. Sie geht jedoch fehl, wenn sie weiter meint, daß dieser Grundsatz Inhalt und Tragweite des § 10 ausschlaggebend beherrsche und daß die einzigen Säranken, welche dem Dienstvorsteher gezogen seien, in der Notwendigkeit des Vorhandenseins einer durch Gutachten des zuständigen Arztes bescheinigten, mehr als 20%igen Erwerbsbeschränkung beständen. Ohne Rechtsirrtum stellt demgegenüber das angefochtene Urteil die Anwendung des Grundsatzes darauf ab, daß sich in der Person des Minderleistungsfähigen selbst Voraussetzungen ergeben oder gegebene Voraussetzungen, welche die persönliche Leistungsfähigkeit des betreffenden Arbeitnehmers zu beeinflussen geeignet sind, wegfallen. Diese Auslegung der Vorschrift ergibt sich sowohl aus der Überschrift wie aus dem Wortlaut des § 10. Es handelt sich danach um eine soziale Schutzbestimmung für „Minderleistungsfähige“, d. h. für „Arbeiter, die durch Dienstbeschädigung, Unfallverletzung oder Invalidität“, also ausschließlich aus Gründen, die in ihrer Person liegen, „in ihrer Erwerbsfähigkeit“ beschränkt sind. Eine solche Auslegung der Tarifvertragsbestimmung entspricht auch der gesetzlichen Auslegungsregel des § 157 BGB. Die Leistungsfähigkeit des Kl. ist die gleiche geblieben, nur die Anforderungen der Bekl. an den Schrankenwärterdienst als solchen haben sich geändert, sie sind erhöht worden. Würde man, wie die Rev. es will, die Bestimmung ganz allgemein, insbes. auch aus dienstlichen Gründen, Platz greifen lassen, so wäre, da der Dienstvorsteher selbständig und einseitig den Lohn festzusetzen hat, ihre mißbräuchliche Anwendung möglich. Daß das die Absicht der Tarifvertragsparteien bei Abschluß des LohnTarVertr. gewesen sein soll, geht aus der das RevG. bindenden Feststellung des angefochtenen Urteils nicht hervor und ist überdies nach Lage der Sache nicht anzunehmen.

(ArbG., Ur. v. 13. Febr. 1929, RAG 392/28. — Stettin.) [D.]

*

2. §§ 2 Abs. 2, 6 WahlD. f. d. Betriebsvertretungen bei der Reichsbahn v. 15. Dez. 1924; § 188 Abs. 1 BGB. Ende einer nach Tagen berechneten Frist für Einreichung von Wahlvorschlägen.

Am 12. April 1929 hat der Wahlvorstand für die Wahl des Betriebsrats für das Wagenwerk St. Hauptgüterbahnhof das Wahlauschreiben für diese Wahl erlassen und darin die Wahlberechtigten aufgefordert, bis zum 19. April Vorschlagslisten „bei dem unterzeichneten Vorsitzenden des Wahlvorstandes, Otto Sch. (Name) Bism. Str. Hgb. (Ort) — (Straße)“ einzureichen. „Vorschlagslisten, die später eingehen ... sind ungültig.“ — Das entsprach der Vorschr. des § 6 Abs. 2 der „WahlD. für die Betriebsvertretungen bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft“ v. 15. Dez. 1924.

Der Antragsteller war von den auf der Dienststelle beschäftigten Mitgliedern des Einheitsverbands der Eisenbahner Deutschlands zum Vertreter der von ihnen aufgestellten Liste bestellt und mit der Einreichung der Liste beauftragt worden. Er will während der Dauer des Aushangs der Liste abwesend gewesen und erst am 19. April erfahren haben, daß die Einreichungsfrist noch an demselben Tage ablaufe. Wie er unwiderprochen vortrug, begab er sich am 19. April gegen 20 Uhr zu Sch., der schon 16 Uhr die Dienststelle verlassen hatte und sich vor seinem Hause in St. befand. Er wollte dem Sch. die Liste übergeben; Sch. verweigerte die Annahme, da die Einreichungsfrist verstrichen sei und die Liste vielmehr bis 16 Uhr auf der Dienststelle hätte bei ihm abgegeben werden müssen. Infolge der Nichtannahme der Liste war nur eine Vorschlagsliste vorhanden; diese ist gem. § 9 Abs. 2 WahlD. als gewählt erklärt worden. Den alsbald erhobenen Einspruch hat der Wahlvorstand zurückgewiesen.

Gem. § 22 WahlD. ist die Wahl angefochten und beim ArbG.

beantragt worden, die Wahl für ungültig zu erklären. Mit Beschl. v. 6. Juni 1929 hat das ArbG. diesem Antrag entsprochen.

Die Rechtsbeschwerde ist nicht begründet. Im Streit ist einzig, ob Sch. befragt war, die ihm unter den oben geschilberten Umständen angebotene Vorschlagsliste zurückzuzweisen. Sch. meint — und darin ist ihm erst der Wahlvorstand, und jetzt der aus der Wahl hervorgegangene Betriebsrat beigetreten —, er sei nach Verabreichung der Dienststunden nicht mehr gehalten gewesen, außerhalb der Dienststelle die Listen entgegenzunehmen. Der Antragsteller dagegen beruft sich darauf, daß die Frist bis zum 19. April einschließlich gelaufen, also erst mit dem Ende dieses Tages, mit Mitternacht, abgelaufen sei.

Nach § 2 Abs. 2 WahlD. (§ 188 Abs. 1 BGB.) endigte die nach Tagen bemessene Frist mit Ablauf des letzten Tages der Frist. Binnen dieses Zeitraums mußte die Vorschlagsliste „bei dem Vorsitzenden des Wahlvorstands eingereicht“ werden (§ 6 Abs. 6 das.). So lange war hiernach der Vorsitzende verpflichtet, die ihm angebotene Liste entgegenzunehmen. Eine weitere Zeitdranke besteht nicht. Nur kann die Zeitbestimmung eine gewisse Einschränkung erleiden, die sich aus dem Ort der Einreichung oder aus den Anforderungen der Verkehrssitte ergeben kann. Eine ausdrückliche örtliche Einschränkung ist in dem Wahlausschreiben nicht gemacht. In dem Wahlausschreiben ist nur gesagt: „bei dem Vorsitzenden Otto S., Bwv. Str. Hgb.“. Die letztere Angabe befragt nur, wo Sch. zu treffen ist; sie enthält keine, jedenfalls keine zwingende Bestimmung dahin, daß die Einreichung ausschließlich an der Dienststelle („Bwv. Str. Hgb.“) zu geschehen habe. Hiernach muß in Ermangelung einer unzuweifelhaften Bestimmung des Wahlausschreibens über den Ort der Einreichung der Vorsitzende des Wahlvorstands grundsätzlich für verpflichtet gehalten werden, die ihm angebotene Liste bis 24 Uhr auch außerhalb der Dienststelle entgegenzunehmen — es sei denn, daß sie ihm zu einer mit der Verkehrssitte unvereinbaren Stunde und an einem eben solchen Orte angeboten wird. Gewiß braucht sich der Vorsitzende nicht kurz vor 24 Uhr aus dem Bette oder auch von einer Familienfeier, aus einem Konzert oder Theater oder Vortrag abrufen zu lassen. Das erhellt aus § 242 BGB. Aber wenn ihm die Liste zu einer nach Verkehrssitte noch annehmbaren Stunde und unter Umständen, die eine unbillige Behelligung des Vorsitzenden ausschließen, angeboten wird, so muß er sie annehmen; das folgt aus § 6 Abs. 6, welche Vorschrift nicht bloß eine Beschränkung der Wahlberechtigten in der Einreichung der Liste, sondern nicht minder eine Verpflichtung des Vorsitzenden zur Annahme der Liste enthält. Dies gilt um so mehr, als für den Vorsitzenden des Wahlvorstandes Dienststunden überhaupt nicht vorgesehen sind.

Die Einreichung der Liste an der Dienststelle wird freilich die Regel bilden; zwingend ist sie weder im allgemeinen vorgeschrieben noch in dem vorliegenden Wahlausschreiben bestimmt. Daß der Ausgang des Wahlausschreibens nicht in der Privatwohnung des Vorsitzenden, sondern an der Dienststelle zu erfolgen hat, beweist hierher nichts; jenes Ausschreiben ist für die Öffentlichkeit der Wähler bestimmt.

(ArbG., Beschl. v. 9. Aug. 1929, RAG RB 18 29 — Stettin.)
[D.]

C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsfinanzhof.

Berichtet von Reichsfinanzrat Dr. Boethke, Reichsfinanzrat Artl und Reichsfinanzrat Dr. Georg Schmauser, München.

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

I. § 2 Nr. 5 UmfStG. 1926. Der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebs ist umsatzsteuerpflichtig.

Die beschwerdeführende Gesellschaft betreibt auf dem Rhein eine elektrische Fähre. Sie begehrt Steuerbefreiung nach § 2 Nr. 5 UmfStG. Die Vorbehörden haben die Steuerbefreiung mit Recht verweigert. Nach § 2 Nr. 5 UmfStG. sind von der Besteuerung ausgenommen Beförderungen i. S. des Ges. über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs v. 8. April 1917 (RGBl. 329) mit Ausnahme der im § 3 Nr. 4 und 5 daselbst genannten. § 1 BefördStG. i. d. Fassung v. 29. Juni 1926 lautet:

1. Die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstrecken unterliegt einer Steuer nach diesem Gesetze (Beförderungssteuer).

2. Der Brief- und Paketverkehr der Post und der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebs fallen nicht unter dieses Gesetz.

Der Senat hat in ständiger Mpr. angenommen, daß die Befreiungsvorschrift des § 2 Nr. 5 Platz greift, wenn nur die Be-

förderung eine solche i. S. des BefördStG. ist, ohne Rücksicht darauf, daß sie nach diesem Gesetze von der Beförderungssteuer befreit ist. Es ist also umsatzsteuerrechtlich zu unterscheiden zwischen Beförderungen, die überhaupt nicht unter das BefördStG. fallen und solchen, die durch die besonderen Vorschriften dieses Gesetzes von der Besteuerung ausgenommen, d. h. von der Steuer befreit sind. Die ersteren sind umsatzsteuerpflichtig, die letzteren nicht. Die R. Beschw. rechnet die Fährbetriebe zu den befreiten Beförderungen. Sie vertritt die Ansicht, daß der § 1 Abs. 1 BefördStG. die allgemeinen Merkmale der Besteuerung enthalte. Allgemein sei dort die Steuerpflicht ausgesprochen für Beförderungen von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstraßen. Der Fährbetrieb falle unter die allgemeine Begriffsbestimmung der Beförderung auf Wasserstraßen. Wenn nun auch im § 1 Abs. 2 gesagt sei, der Fährbetrieb falle nicht unter dieses Gesetz, so sei damit doch nicht die allgemeine Begriffsbestimmung des Abs. 1 beseitigt, sondern es werde für eine bestimmte Beförderungsart eine Ausnahme von der allgemeinen Regel gemacht. Diese Ausnahmevorschrift sei dem Wesen der Sache nach eine Befreiungsvorschrift. Durch sie werde nichts daran geändert, daß der Fährbetrieb nach § 1 Abs. 1 BefördStG. eine Beförderungssteuer i. S. dieses Ges. sei. Deshalb sei der Fährbetrieb nach § 2 Nr. 5 UmfStG. umsatzsteuerfrei. Die Rechtslage sei dieselbe wie bei dem in § 2 Abs. 2 BefördStG. bezeichneten Steuerverkehr. Auch dort sei gesagt, daß dieser Seeverkehr innerhalb gewisser Grenzen nicht diesem Gesetz unterliege. In dem Rundschreiben des RM. v. 14. April 1919: AmtMitt. 1919, 105 sei aber ausgeführt: „Da nach § 2 Abs. 2 BefördStG. der Seeverkehr auch in Ansehung der Beförderungsstrecke vom inländischen Hafen bis zur Seegrenze verkehrsteuerfrei ist, so gilt das gleiche auch für die Umsatzsteuer.“

Der Senat hat schon in der amtlich nicht veröffentlichten Entsch. v. 20. März 1928, VA 658/27 ausgesprochen, daß der Fährbetrieb nicht unter die Befreiungsvorschrift des § 2 Nr. 5 UmfStG. fällt. Die Ausführungen der R. Beschw. geben dem Senat keinen Anlaß, von dieser Rechtsauffassung abzuweichen. Es kann dahingestellt bleiben, ob es hinsichtlich der Befreiungspflicht sachlich einen Unterschied macht, daß die Fährbetriebe nicht unter die Befreiungsvorschriften des § 3 BefördStG. gestellt sind, sondern im § 1 Abs. 2 als nicht unter das Gesetz fallend bezeichnet werden. Denn es handelt sich hier nur um die Auslegung des § 2 Nr. 5 UmfStG. Diese Vorschrift nimmt mit den Worten: „Beförderungen i. S. des Ges. über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs v. 8. April 1917“ in abgekürzter Form auf das BefördStG. Bezug. Wenn die Fassung der Vorschrift vielleicht hinsichtlich der einzelnen Beförderungsunternehmen, die umsatzsteuerfrei bleiben sollen, einen Zweifel aufkommen läßt, so wird dieser Zweifel gehoben durch die Begründung zum Entw. des UmfStG. (Druckf. 1918 Nr. 1461 S. 31). Denn dort ist ausdrücklich gesagt, daß nur diejenigen Beförderungen der Umsatzsteuer unterliegen sollen, die nicht unter § 1 BefördStG. fallen. Daraus geht hervor, daß § 2 Nr. 5 UmfStG. sich ohne Rücksicht auf den systematischen Aufbau des BefördStG. bei der Bestimmung der umsatzsteuerpflichtigen Beförderungsunternehmen bewußt der Ausdrucksweise des § 1 BefördStG. bedient. Da aber die Fährbetriebe im § 1 Abs. 2 als nicht unter dieses Gesetz fallend bezeichnet werden, kann auch § 2 Nr. 5 UmfStG. nur so verstanden werden, daß die Fährbetriebe nach dieser Vorschrift nicht zu den Beförderungen i. S. des BefördStG. gehören sollen. Was die Vorschrift des § 2 Abs. 2 BefördStG. über den Seeverkehr betrifft, so kann es zweifelhaft sein, ob hier, wie in dem Rundschreiben des RM. v. 14. April 1919 angenommen wird, ungeachtet des dem § 1 Abs. 2 ähnlichen Wortlauts eine reine Befreiungsvorschrift vorliegt. Auf die Frage braucht nicht eingegangen zu werden, da hier nicht die Umsatzsteuerpflicht des im § 2 Abs. 2 BefördStG. bezeichneten Seeverkehrs, sondern die der Fährbetriebe zur Entscheidung.

(RG., 5. Sen., Urt. v. 25. März 1929, VA 542/28 S., RGSt. 25, 60.)

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Präsident Dr. v. Ditzhausen, Senatspräsident Dr. Zielke, Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

I. § 555 RVD. Betriebsunfall und Selbstmord.

Ein Zusammenhang zwischen Betriebsunfall und Selbstmord ist abzulehnen, wenn der Selbstmord in der klaren Erkenntnis begangen worden ist, daß eine Heilung der Folgen des Betriebsunfalls nicht mehr zu erwarten ist. Voraussetzung für die Annahme eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen Tod durch Selbstmord und dem Unfall ist vielmehr, daß der Tod durch Selbstmord in einem durch den Unfall herbeigeführten Zustand der Unzurechnungsfähigkeit geschehen ist.

(RVerf., Entsch. v. 12. März 1929, Ia 1755/28, CuM. 25, 7.)

2. § 922 (544) RWD. Lokomotivführer als Arbeiter angesehen.

Ein Lokomotivführer, der während seines Urlaubs sich bei seiner Mutter aufhielt und sich in deren landwirtschaftlichem Betrieb betätigte, erlitt hierbei einen Unfall. Dieser ist als entschädigungspflichtig angesehen worden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Lokomotivführers sind nicht wesentlich von denen eines gewerblichen Lohnarbeiters verschieden. Er ist deshalb als Arbeiter im Betrieb seiner Mutter angesehen worden.

(MVerfA., Entsch. v. 5. Juni 1929, Ia 6701/28, EuM. 25, 25.)

*

[3]

3. § 545a RWD. Unfall während des Wartens auf den Zug.

Wenn ein Arbeiter auf dem Heimwege von der Arbeitsstätte auf einem Bahnhof auf seinen Zug wartet, inzwischen auf der anderen Seite des Bahnsteigs Gleisarbeiten zuseht und hierbei von einem auf dieser Seite einmündenden Zuge erfaßt wird, so liegt ein entschädigungspflichtiger Unfall vor.

(MVerfA., Entsch. v. 27. Nov. 1928, Ia 5934/27, EuM. 25, 2.) [3.]

*

4. Versicherungsfall i. S. des § 1259 Abs. 2 Nr. 6 RWD. ist stets der Tod des Versicherten, auch dann, wenn ihm vor seinem Tode eine Invalidenrente bewilligt worden war¹⁾.

(MVerfA., 3. RevSen., Ur. v. 6. März 1929, IIa 4274/28²⁾ [R.]

¹⁾ Wird in den NachstrMVerf. abgedruckt.

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preussisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVBGR. Geh. RegRat von Riez u. A. Dr. Görres, Berlin.

1. § 4 KraftfG. v. 3. Mai 1909/21. Juli 1923. Es ist zulässig, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der nochmaligen Ablegung einer Prüfung abhängig zu machen. f)

Durch polizeiliche Verfügung wurde dem Kraftwagenführer D. die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Dauer eines halben Jahres mit dem Hinweis entzogen, daß die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der nochmaligen Ablegung der Prüfung abhängig gemacht werde. Die Klage des D. wies das OVB. ab. Zu Unrecht bestritt Kl. die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Verfügung, weil in ihr die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von

Zu 1. Der Entsch. ist beizupflichten. Die von der Rev. bemängelte Abstufung verschiedener Härtegrade bei der Entziehung des Führerscheins ist ohne weiteres mit dem Wortlaut des Gesetzes vereinbar und kommt den Bedürfnissen der Praxis entgegen. Die Möglichkeit einer Wiedererteilung auch nach Entziehung auf Dauer und das Setzen von Bedingungen hierbei, wofür diese nur dem Rahmen des § 2 Abs. 1 KraftfG. entsprechen, wird, soweit ersichtlich, im Schrifttum allgemein anerkannt (vgl. z. B. Oberländer-Wezold S. 186; Heucke, 3. Aufl., § 4 Anm. 3 [S. 18]). Auch Müller, 4. Aufl., S. 160, 161 ist gleicher Ansicht; man wird aber seiner anschließend vorgetragenen Ansicht nicht beipflichten können, die „dauernde“ Entziehung beraube den Betroffenen lebenslanglich der Fähigkeit, jemals den Führerschein wiederzuerlangen. Daß das OVB., nach seiner Entsch. in ständiger Rspr. den gegenteiligen Standpunkt vertritt (leider sind weitere Fundstellen für solche Ur. nicht zu ermitteln) ist begrüßenswert, weil unnötige Härten so vermieden werden. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß „Dauer“ als Gegensatz zur zahlenmäßig „bestimmten Zeit“ eben nicht der Lebensdauer des Betroffenen gleich zu sein braucht, sondern nur einen zunächst unbestimmten, länger andauernden Zeitraum bedeutet, den die Behörde durch ein neues Erteilungsverfahren auf Antrag beenden kann. Auch § 36 (damalige Fass. § 29) KraftfVerkWD. steht nicht entgegen. Wenn dort Bedingungen zur Wiedererlangung des Führerscheins ausdrücklich nur für den Fall der Entziehung auf bestimmte Zeit vorgesehen sind, so entspricht das lediglich der Logik. Denn wenn „dauernd“ entzogen ist, so steht nach der hier mit dem OVB. vertretenen Ansicht anfangs nicht fest, ob der Betroffene den Schein später wieder beantragen wird. Die Verfehlung, die zur Entziehung geführt hat, kann ja auch so schwer sein, daß die Behörde den Schein niemals wieder erteilt, die Dauer also der Lebensdauer gleichsteht. Es können also füngemäß Bedingungen überhaupt dann erst wieder gesetzt werden, wenn die Behörde einem neuen Erteilungsge such nach einem gewissen Lauf der „Dauer“ stattgeben will.

RA. Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

der nochmaligen Ablegung einer Prüfung abhängig gemacht werde. Die Rechtsgültigkeit dieses Zusatzes und damit des — die Möglichkeit eines solchen Zusatzes vorsehenden — § 29 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerkWD. v. 3. Febr. 1910 in der damals geltenden Fass. v. 5. Dez. 1925/28 Juli 1926 (RWB. 1925 I, 439 und 1926 I, 426) ist aber nicht zweifelhaft. Denn wenn der § 4 KraftfG. für die Polizeibehörden neben der Maßnahme einer Entziehung auf bestimmte Zeit eine solche für die Dauer vorsieht, so bedeutet das nicht, daß in allen Fällen, in denen durch die schlechthin erfolgende Entziehung auf bestimmte Zeit den öffentlichen Interessen nicht in ausreichendem Maße Genüge geschieht, ohne weiteres die Entziehung auf die Dauer ausgesprochen werden muß. Die Entziehung auf die Dauer hat nach der ständigen Rspr. des OVB. nicht die lebenslängliche Unfähigkeit zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis zur Folge, bewirkt vielmehr im Gegenseite zur Entziehung auf bestimmte Zeit nur, daß der Betroffene die Fahrerlaubnis auf unbestimmte Zeit, d. h. bis zur Bewilligung eines etwaigen, an sich jederzeit möglichen Antrags auf Wiedererteilung verliert. Demgegenüber äußert sich das Wesen der Entziehung auf bestimmte Zeit darin, daß nach dem Ablaufe der Zeit die Fahrerlaubnis in vollem Umfange und ohne jede weitere nochmalige Prüfung der Geeignetheit des Betroffenen wieder auflebt. Wenn, wie im vorliegenden Falle, die Entziehung nur auf bestimmte Zeit ausgesprochen, aber zugleich auch die Erfüllung von Bedingungen gefordert ist, so stellt dies ein schärferes Vorgehen gegenüber der einfachen Entziehung auf bestimmte Zeit, jedoch ein mildereres gegenüber der auf die Dauer verfügten Maßregel denn dar, wenn die Bedingungen auf dem Gebiete der für die Erteilung der Fahrerlaubnis nach § 2 a. a. O. erforderlichen Voraussetzungen liegen (vgl. Müller, AutomobilGef. S. 160 Anm. D zu § 4). Es umfaßt daher das Recht zur Entziehung auf die Dauer, als die weitergehende Befugnis, zugleich die eingeschränkte Befugnis zur Entziehung auf bestimmte Zeit unter gleichzeitiger Auserlegung von Bedingungen der unter § 2 a. a. O. fallenden Art. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß das Verlangen der nochmaligen Prüfungsablegung sich innerhalb des hiernach zulässigen Rahmens hält und demgemäß die im vorliegenden Falle unter Zuzugung dieser Bedingung erfolgte Entziehung auf bestimmte Zeit für rechtsgültig zu erachten ist.

Rechtlich stellt sich eine derartige zwischen den beiden anderen liegende Maßregel als eine Abart der Entziehung auf bestimmte Zeit dar. Allerdings genügt bei ihr nicht, wie bei der einfachen Entziehung auf bestimmte Zeit, lediglich der Ablauf dieser Zeit, und insofern tritt eine gewisse Minderung der „Bestimmtheit“ der Zeit ein. Jedoch wird damit die Entziehung nicht zu einer solchen auf unbestimmte Zeit, nach welcher die Wiedererlangung der Erlaubnis nur durch den behördlichen Akt der Wiedererteilung auf Grund erneuter Prüfung aller auch für eine erstmalige Erteilung in Frage kommenden Umstände möglich ist. Vielmehr verbleibt es bei dem automatischen Wiederaufleben der Erlaubnis lediglich mit der Maßgabe, daß neben dem Ablaufe der ausschließenden Befristung außerdem die Erfüllung der ausschließenden Bedingung erforderlich ist, also erst das Zusammentreffen beider Umstände das Wiederaufleben auslöst; es findet demgemäß auch hier irgendeine Prüfung sonstiger Umstände oder ein behördlicher Akt, der als Wiedererteilung gedeutet werden könnte, nicht statt. Tritt in einem solchen Falle trotz Ablaufs der Zeit und Erfüllung der Bedingungen die Behörde der Ausübung der Fahrerlaubnis, etwa durch Vorenthaltung des abgelieferten Führerscheins, entgegen, so würde zwar keine Klage auf Wiedererteilung der (bereits wiedererlangten) Fahrerlaubnis oder auf die nach den Bestimmungen nicht im Klagewege verfolgbare Ausbändigung des Führerscheins in Frage kommen; jedoch würde ein Klage- (Beschwerde-) Recht gegeben sein, weil in der Verweigerung des Führerscheins eine neue Entziehungsverfügung i. S. der §§ 4, 5 des Gef. liegt, welche mit den Rechtsmitteln der §§ 127 ff. PrVerfG. anfechtbar ist.

(PrOVB., 4. Sen., Ur. v. 16. Mai 1929, IV A 3/28.)

*

2. RGeF. über Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Entziehung des Führerscheins anlässlich Bestrafung wegen Sittlichkeitsverbrechens.

Der Polizeipräsident zu H. entzog dem Kraftwroschkenbesitzer D. daselbst gem. § 4 KraftfG. v. 3. Mai 1909 (RWB. S. 437) die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, weil er wegen Sittlichkeitsverbrechens (Notzucht) mit einem Jahre Gefängnis bestraft worden war. Das OVB. wies die Kl. des D. ab.

Wenn der Polizeipräsident wegen der schwereren Zuwiderhandlung gegen die Gebote der Sittlichkeit dem Kl. die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen hat, so kann dem nicht entgegengetreten werden. Das Verhalten des Kl. bedeutet eine Tatsache, die ihn als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erscheinen läßt (§ 4 KraftfG. v. 3. Mai 1909/21. Juli 1923, RWB. 1909, 437 u. 1923 I, 743). Denn es besteht die Gefahr, daß der Kl. eine etwa sich bietende gleichartige Gelegenheit als Kraftfahrzeugführer wieder in strafbarer Weise ausnützen würde.

(PrOVB., 4. Sen., Ur. v. 27. Juni 1929, IV A 109/28.)

Baden.

Badischer Verwaltungsgerichtshof.

Berichtet von Oberregierungsrat Dr. Köp, Karlsruhe.

3. § 9 BadStraßG. Beitragspflicht von Eisenbahnunternehmungen für den Neubau, die Hauptverbesserung und Unterhaltung von Gemeindegewegen. Eisenbahnunternehmungen sind Gewerbebetriebe. †)

(BadVGH, Entsch. v. 22. Nov. 1927 Nr. 2947, Stadtgemeinde W. m. Bad. Lokaleisenbahnen AktG. in R. [BadVerwZ. 1923, 55].)

Abgebr. JW. 1929, 2083.

Thüringisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von DVOR. Dr. Pnauth, Jena.

4. Konzessionspflicht von Bahnhofswirtschaften. †)

Dem Beschw. ist darin beizutreten, daß seine Wirtschaft nicht unter den § 33 GewD. fällt.

Die Entsch. dieser Frage hängt allein davon ab, ob die Wirtschaft als „Bahnhofswirtschaft“ zum Betriebe des Eisenbahnunternehmens (der Reichsbahn) gehört. Denn wenn das der Fall ist, finden auf sie nach § 16 Abs. 5 RBahnG. v. 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 272) die Vorschriften der GewD., und besonders also auch deren § 33, keine Anwendung.

Die Wirtschaft gehört aber zum Betriebe des Eisenbahnunternehmens, wenn sie, wie das PrVGH. feststellt, hat, vorwiegend den Bedürfnissen des Reiseverkehrs zu dienen bestimmt ist und tatsächlich dient. Denn wenn das der Fall ist, hängt sie, da sie auf bahneigenen Gelände, in den Räumen des Personenbahnhofs, betrieben wird, derart mit dem Betriebe des Eisenbahnunternehmens zusammen, daß sie wirtschaftlich eine Einheit mit ihm bildet, ein Bestandteil des Eisenbahnbetriebes selbst ist (vgl. Landmann-Rohmer, GewD., 8. Aufl., Anm. 10 zu § 6 S. 122).

Daß der Beschw. sie als Pächter betreibt, ändert daran nichts. Denn als solcher ist er zwar selbständiger Gewerbetreibender-Unternehmer (PrVGH. 80, 365). Aber er betreibt nicht eine Schankwirtschaft gewöhnlicher Art, sondern ein Unternehmen, das sich wirtschaftlich als ein Bestandteil eines Eisenbahnbetriebes darstellt, und ist daher ebenso Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes, wie dies der Pächter einer ganzen Eisenbahnunternehmung ist (nur mit dem Unterschied, daß sich sein Gewerbe auf einen Teil [Zweig] des Gesamtunternehmens beschränkt). Denn wenn sich ein Betrieb nach seiner objektiven Beschaffenheit und Zweckbestimmung als Bestandteil eines Eisenbahnbetriebes darstellt, so ist und

bleibt er das auch, wenn der ihn ausübende Gewerbetreibende nicht Eigentümer des Unternehmens, sondern Pächter ist. Das schließt nicht aus, daß sich in dem einen oder anderen Falle die wirtschaftliche Verbundenheit eines Hilfs- oder Nebenbetriebes mit dem Hauptbetriebe herleiten läßt (vgl. RG. I, 265; Käferei als Nebenbetrieb der Landwirtschaft). Und andererseits reicht auch die bloße Tatsache, daß ein Gewerbebetrieb „den Interessen des Transportgewerbes einer Eisenbahnunternehmung dient“, allerdings nicht aus, um ihn als Bestandteil des Eisenbahnunternehmens erscheinen zu lassen (Schmölbers: MVerwBl. u. PrVerwBl. 49, 498). Denn die Schankwirtschaft, die ein selbständiger Unternehmer auf eigenem Grund und Boden in unmittelbarer Nähe eines Bahnhofs betreibt, ist gewiß selbst dann nicht Teil des Eisenbahnbetriebes, wenn sie ausschließlich den Bedürfnissen des Reiseverkehrs dient, da ihr jeder wirtschaftliche Zusammenhang mit dem Eisenbahnunternehmen fehlt. Und daselbe muß auch für solche Bahnhofsverkaufsstellen gelten, die zwar vorwiegend oder ausschließlich von Reisenden benutzt werden, aber nicht oder nicht hauptsächlich zur Befriedigung von Bedürfnissen dienen, die während der Reise entstehen oder hervortreten (vgl. BahVGH. bei Reger: 44, 162; Kleinhandel mit Branntwein in versiegelten Flaschen). Ein sachlicher Zusammenhang eines sog. „Hilfsbetriebes“ mit dem Eisenbahnunternehmen besteht nur, wenn der Betrieb der Befriedigung des Reiseverkehrs (nicht nur der Reisenden!) dient, und dem Hauptunternehmen dadurch ein- oder angegliedert ist, daß er unter Benutzung von Einrichtungen oder Räumlichkeiten des Hauptunternehmens ausgeübt wird. Aber wenn dies, wie bei der Wirtschaft des Beschw., der Fall ist, so ist der in Frage kommende Betrieb eben objektiv ein Bestandteil des „Betriebes“ oder „Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmung“ und deshalb derjenige, der ihn für eigene Rechnung ausübt, Unternehmer eines Eisenbahn(teil)betriebes ...

(ThürVGH., Ur. v. 17. Juli 1929, C 107/28.)

Die Seilerschen Umwertungszahlen.

Monats- durchschnitte	Geldwertzahlen	Wohlstandszahlen	Umwertungszahlen
Juni	1,534 Bill.	80,5 %	1,23 Bill.
Juli	1,544 "	81,0 %	1,25 "
August	1,540 "	81,5 %	1,26 "
September	1,536 "	82,0 %	1,26 "

Zu 4. Durch § 16 Abs. 5 RBahnG. vom 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 272) ist die Anwendbarkeit der Vorschriften der GewD. auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn ausgeschlossen. Die Frage, ob Nebenbetriebe der Reichsbahn (Bahnhofswirtschaften, -buchhandlungen, -werkstätten) i. S. dieser Vorschrift zum Betriebe der Reichsbahn gehören, ist in den einzelnen Ländern verschieden beantwortet worden. Schon § 6 GewD. schließt die Anwendung dieses Gesetzes auf Eisenbahnunternehmungen aus, so daß schon vor dem RBahnG. v. 30. Aug. 1924 eine Konzessionspflicht der Bahnhofswirtschaften, wie sie § 33 GewD. regelt, verneint wurde. Auch das PrVGH. hat Bahnhofswirtschaften und andere Verkaufsstellen, die den Zweck erfüllen, dem Bedarfe der Reisenden, insbes. ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genussmitteln während der Zeit ihrer Reise zu dienen, als Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens angesehen, soweit sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung innerhalb ihrer Betriebsräume eingerichtet werden. Dabei wird vom PrVGH. ausgesprochen, daß es nicht darauf ankomme, ob etwa der betreffende Betrieb sich innerhalb oder außerhalb der Bahnperre abspiele und ob die Möglichkeit bestehe, daß auch Nichtreisende sich der Einrichtung bedienen; entscheidend sei, ob die Eisenbahnverwaltung bezweckt, durch ihre Einrichtungen den Bedürfnissen der Reisenden Rechnung zu tragen (Ur. v. 3. April 1924; RGSt. 58, 137 ff.). Ob die Eisenbahnverwaltung die Bahnhofswirtschaft in eigener Regie betreibt oder sie verpachtet hat, macht u. E. keinen Unterschied. Dem vorliegenden Ur. ist daher beizupflichten. Auch andere Gerichte haben in diesem Sinne entschieden; u. a. hat das DVG. Dresden (Beschl. v. 18. März 1925; SächsArchBl. 2, 283) auf Verkaufsstände innerhalb der Betriebsräume der Eisenbahnverwaltung die Bestimmungen der GewD. und damit der Ladenschlußbestimmungen für unanwendbar erklärt.

Zu 3. In dem Erk. wird die Frage geprüft, ob eine Nebenbahn zur Zahlung der im § 9 BadStraßG. von 1884 aufgeführten Beiträge verpflichtet sei. Unter den gewerblichen Unternehmungen, denen diese Verpflichtungen obliegen, werden die Eisenbahnen nicht aufgeführt. Es fragt sich, ob die Eisenbahnen zu den in § 9 aufgeführten „sonstigen Unternehmungen“ gehören, d. h. ob die Eisenbahnen, einerlei ob sie von Privaten, von AktG. oder von öffentlichen Körperschaften (Staat, Gemeinde) betrieben werden, als gewerbliche Unternehmungen gelten. Diese Frage wird in sehr ausführlicher zutreffender Begründung, gegen die nichts einzuwenden ist, beiprochen (vgl. außer den in der Begründung aufgeführten Belegen auch Gleim, Das Recht der Eisenbahn I, 58 ff.). Auffallend ist allerdings, daß die Eisenbahnen nicht ausdrücklich genannt werden. Wenn auch in einer Vorschrift vom Jahre 1831, aus der der § 9 entnommen ist, diese Nichterwähnung nicht auffallen kann, weil es damals wenigstens in Baden keine Eisenbahnen gab, so trifft dieser Grund für die i. J. 1884 erlassene W. doch nicht zu. Ob hier eine Flüchtigkeit des Gesetzgebers vorliegt, wird vielleicht zu prüfen sein.

Wenn also an sich die Eisenbahn zur Zahlung der Beiträge verpflichtet ist, so steht dieser Verpflichtung, wie im zweiten Teil der Begründung aufgeführt ist, der § 113 (3) BadGewD. entgegen, weil die Vorteile, die der Gemeinde und ihren Einwohnern durch die Eisenbahn zufließen, erheblich größer sind, als die nach § 9 BadStraßG. festzustellenden Beiträge. Auch gegen die Begründung dieses Teils der Erk. ist nichts einzuwenden.

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

Syndikus Dr. Taejchner, Leipzig.

Übersicht der Rechtspredung.

(Die rechtsstehenden Ziffern bedeuten die Seitenzahlen des Heftes.)

A.

Privatrecht.

1. Materielles Recht.

Bürgerliches Gesetzbuch.

§§ 278, 831 BGB.; § 8 KraftfG. Der Halter einer Autodroschke haftet aus dem Beförderungsvertrag, falls der von ihm zwecks Vornahme einer Reparatur hinzugezogene Autoschlosser eine Probefahrt unternimmt und in Anschluß daran einen Fahrgast gegen Entgelt aufnimmt und dieser dann während der Fahrt einen Unfall erleidet. RG. 2831¹

§ 823 BGB. Haftung des Gastwirts für Gefahren, die durch das Bestehenlassen veralteter Kellerzugänge gegeben sind. Konkurrerendes Verschulden des Geschädigten. OLG. Jena 2832²

§ 823 BGB. Von der Schiffsleitung ist zu fordern, daß von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtablenkung vorschrittmäßig brennende Reserveöllampen bereitstehen und im Fall einer Störung auch vorschrittmäßig gezeigt werden. RG. 2818⁴

Reichshauptpflichtgesetz.

§ 1 HauptpflichtG. Haftung der Eisenbahn für Unfälle von Kindern auf Schulfahrten. Außergewöhnliche Sicherheitsmaßnahmen sind erforderlich. RG. 2815²

Eisenbahnverkehrsordnung.

§§ 73, 76, 98, 99, 100 EVO. v. 23. Dez. 1908; Art. 102ff. RB.; §§ 456, 469, 471 StGB.; Art. XV Mainzer Vereinbarungen. Haftungsverhältnisse der Reichsbahn und der Regie bei Güterbeförderung auf gemischten Strecken. OLG. Köln 2833⁵

Internat. Übereinkommen zur einheitl. Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen v. 23. Sept. 1910.

Von der Schiffsleitung ist zu fordern, daß von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtablenkung vorschrittmäßig brennende Reserveöllampen bereitstehen und im Fall einer Störung auch vorschrittmäßig gezeigt werden. RG. 2818⁴

2. Verfahren.

Zivilprozessordnung.

§ 811 Nr. 5 ZPO. Ein Kraftwagen, mit dem der Schuldner Wohnfahren ausführt, ist unpfändbar. RG. 2835⁷

§ 811 ZPO. Pfändbarkeit eines Kraftomnibus. OLG. Altona 2843¹

B.

Strafrecht.

1. Materielles Recht.

Strafgesetzbuch.

§ 63 StGB. setzt voraus, daß es sich um die Beteiligung an ein und derselben Handlung handelt. OLG. Frankfurt 2838¹⁰

§§ 185, 193 StGB. Sagt jemand zu einem Verkehrsposten, er könne den Verkehr nicht regeln, er müsse dies erst lernen und zeigt hierbei an seine Stirn, so versagt hinsichtlich der Geste der Schutz des § 193 StGB. nicht ohne weiteres. OLG. Dresden 2835⁹

§ 193 StGB. Das Interesse an pünktlicher Beförderung durch die Eisenbahn ist für den Reisenden ein berechtigtes i. S. § 193 StGB. Der Reisende hat ein Recht zur Kritik. Die Bestrafung des Beleidigers hängt nicht davon ab, ob der Beleidigte das Gefühl hatte, beleidigt zu sein. OLG. Dresden 2836⁹

§§ 222, 230 StGB. Die Fahrlässigkeit eines Kraftwagenführers, der in harmloser Lage infolge Schrecklähmung einen Unfall verursacht, kann darin gefunden werden, daß er sich mit dem Kraftfahren befaßt, obwohl er weiß oder bei gehöriger Aufmerksamkeit wissen kann, daß er den Anforderungen an Geistesgegenwart, die an einen Kraftwagenführer gestellt werden müssen, nicht gewachsen ist. RG. 2822⁷

§ 222 StGB. Fahrlässigkeit eines Kraftwagenführers kann nicht darin erblickt werden, daß er einem nachfolgenden Wagen ein Überholen nicht ermöglicht hat. RG. 2822⁰

§ 230 StGB.; § 24 KraftfVerfVO. Umfang der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers. Bedeutung des Vorfahrtsrechts. BayObLG. 2827³

§ 230 StGB. Ein Kraftwagenführer braucht nicht mit jeder Kopflosigkeit anderer Wegebenutzer zu rechnen. Vorhersehbarkeit ist Erfordernis des Fahrlässigkeitsbegriffs. OLG. Kiel 2839¹⁸

§ 230 StGB. Unvorhergesehene Unbesonnenheiten Dritter sind vom Kraftfahrer nicht in Rechnung zu stellen. Überspannung der Sorgfaltspflicht. OLG. Kiel 2840¹⁰

§§ 316, 59 StGB. Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports. Gefährdung durch wesentliche Steigerung einer bestehenden, nicht vom Täter herbeigeführten geringeren Gefahr. Voraussehbarkeit des allgemeinen Verlaufs. RG. 2823⁸

Kraftfahrzeuggesetz.

§ 4 KraftfG. Entziehung des Führerscheins anlässlich Bestrafung wegen Sittlichkeitsverbrechens. PrOVG. 2845²

§ 4 KraftfG. Es ist zulässig, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der nochmaligen Ablegung einer Prüfung abhängig zu machen. PrOVG. 2845¹

§ 6 KraftfG. Über den Begriff: Straßentrennung mit Verkehrsregelung. BayObLG. 2824¹

§ 6 KraftfG.; § 30 KraftfVerfVO. Befugnis der Polizeibehörden zum Erlaß von PolVO. auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens. BayObLG. 2824²

§ 7 KraftfG. Überläßt eine Fabrik ein Kraftfahrzeug einem anderen, um dessen Erfindungen auszuprobieren, dann sind beide als Halter des Fahrzeugs anzusehen. OLG. Stuttgart 2834⁶

§ 8 KraftfG.; § 278, 631 BGB. Der Halter einer Autodroschke haftet aus dem Beförderungsvertrag, falls der von ihm zwecks Vornahme einer Reparatur hinzugezogene Autoschlosser eine Probefahrt unternimmt und in Anschluß daran einen Fahrgast gegen Entgelt aufnimmt und dieser dann während der Fahrt einen Unfall erleidet. RG. 2831¹

§ 9 KraftfG. Mitwirkendes Verschulden des Verletzten. Ein Radfahrer, der nur einen Arm zum Lenken seines Rades frei hat, ist verpflichtet, besonders vorsichtig und langsam zu fahren. OLG. Kiel 2833⁴

§ 19 KraftfG. Bei der Fahrt mit einem Kraftwagen durch das lärmende Gedränge eines Jahrmarktes dürfen laute, das Lärmen übertönende und so von den Jahrmarktsbesuchern deutlich vernehmbare Hupenzeichen auf keinen Fall unterbleiben. Sie können nicht durch Erhöhung des Motorgeräusches des Wagens ersetzt werden. BayObLG. 2827^{2a}

§ 21 KraftfG.; § 24 KraftfVerfVO. Die Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles sind rein objektiv zu beurteilen; es fragt sich nur, ob an einer Straßentrennung oder -eimmündung zwei Kraftfahrzeuge in der Weise zusammenkommen, daß Gefahr besteht, sie könnten zusammenstoßen, wenn sie ihre Fahrtrichtung und Fahrgeschwindigkeit nicht ändern. Der aus dem Seitenwege kommende Fahrzeugführer, der ein für allemal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrswege derart in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeuge die Vorfahrt zu lassen, ist naturnotwendig auch gehalten, sich im einzelnen Falle zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Anlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen. BayObLG. 2828⁴

Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

§§ 4 Abs. 1 Nr. 5, 11 Abs. 1 KraftfVerfVO. Die Vorschriften der VO. über die Beleuchtung gelten auch für Kraftfahrzeuge, die auf der Straße (wenn auch auf einem Parkplatz) halten. Die Beleuchtung des Kraftfahrzeugs durch seine eigenen Laternen ist unnötig, wenn es schon auf andere Weise, z. B. durch eine Straßenlaterne, vollständig wie durch seine eigenen Lichter beleuchtet wird. OLG. Jena 2839¹⁷

§§ 4 Ziff. 5, 11 KraftfVerfVO. In Verkehr befindliche Kraftwagen müssen auch dann die vorgeschriebene Beleuchtung zeigen, wenn sie durch eine fremde Lichtquelle erhellt werden. OLG. Dresden. 2836¹⁰

§ 4 Ziff. 5 KraftfVerfVO. Stehende Kraftfahrzeuge sind auch bei Vorhandensein anderer Lichtquellen zu beleuchten. OLG. Dresden. 2837¹¹

§ 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerfVO. Zur Beleuchtungspflicht von stehenden Kraftfahrzeugen, insbesondere an Parkplätzen. BayObLG. 2829⁶

§ 16 KraftfVerfB. Nach § 16 KraftfVerfB. trifft den Führer des Kraftfahrzeugs die Verantwortung für den vorschriftsmäßigen Zustand der Ladung auch dann, wenn er das Ausladegeschäft nicht selbst besorgt, dieses vielmehr von anderen, seiner Leitung und Beaufsichtigung nichtunterstellten Personen vorgenommen wird. BayObLG. 28307

§§ 16, 32, 40, 50 KraftfVerfB. Die durch Art. II unter 5 Abs. 2 KraftfVerfB. v. 16. März 1928 bestimmte Schonfrist kommt für solche Wagen nicht in Betracht, deren Bereifung schon den vorher geltenden Vorschriften nicht entsprach. OLG. Dresden. . . . 283712

§ 17 Abs. 1 KraftfVerfB. beruht auf der Ermägung, daß nach dem heutigen Stande der Technik jede belästigende Rauchentwicklung eines Kraftfahrzeugs vermieden werden kann, und ist zwingender Natur. BayObLG. 28308

§ 17 Abs. 1 KraftfVerfB. Rückwärtsstoßen beim Anfahren kann eine Fahrlässigkeit des Führers darstellen. OLG. Dresden. . . . 283713

§ 18 Abs. 3 KraftfVerfB. Irrtum über den Begriff des geschlossenen Ortsteils ist zu beachten. OLG. Königsberg. . . . 284120

§ 21 b Abs. 4 (heft: 23) KraftfVerfB. Der Begriff der unübersichtlichen Wegstelle deckt sich nicht vollständig mit dem der Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerfB.; er hat nur die durch die objektive Beschaffenheit der Wegstelle verursachte Behinderung des Überblicks im Auge, nicht auch wie in § 18 Abs. 2 die Unübersichtlichkeit infolge einer augenblicklichen Verkehrslage. BayObLG. 28285

§ 21 c KraftfVerfB. Stellungnahme des RG. zur Frage, unter welchen Voraussetzungen das Vorfahrtsrecht im Kraftfahrzeugverkehr in Anspruch genommen werden darf. RG. 28163

§ 24 KraftfVerfB. Die Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles sind rein objektiv zu beurteilen. Der aus dem Seitenwege kommende Fahrzeugführer, der ein für allemal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrswege in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeuge die Vorfahrt zu lassen, ist naturnotwendig gehalten, sich im einzelnen Fall zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Umlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen, und die Einfahrt zu unterlassen, solange er sich nicht diese Gewißheit verschafft hat. BayObLG. 28309

§ 24 KraftfVerfB. bezieht sich nicht auf Fahrzeuge, die in einer Straße aufeinander zufahren und von denen eines die Fahrbahn des anderen schneidet, er gilt nur für Fahrzeuge, die sich in einander kreuzenden Straßen begegnen. OLG. Jena. 28322

§ 24 KraftfVerfB.; § 21 KraftfV. Die Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles sind rein objektiv zu beurteilen; es fragt sich nur, ob an einer Straßenkreuzung oder -einemündung zwei Kraftfahrzeuge in der Weise zusammenkommen, daß Gefahr besteht, sie könnten zusammenstoßen, wenn sie ihre Fahrtrichtung und Fahrgeschwindigkeit nicht ändern. Der aus dem Seitenwege kommende Fahrzeugführer, der ein für allemal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrswege berart in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeuge die Vorfahrt zu lassen, ist naturnotwendig auch gehalten, sich im einzelnen Falle zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Umlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen. BayObLG. 28284

§ 24 KraftfVerfB.; § 230 StGB. Umfang der Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers. Bedeutung des Vorfahrtsrechts. BayObLG. . . . 28273

§ 27 KraftfVerfB. Der Bestand und die Verbindlichkeit eines durch Hochhalten oder seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme gegebenen Haltezeichens dauert nicht etwa nur so lange, als der Polizeibeamte den Arm oder beide Arme in dieser Lage hält und erlöschen nicht etwa, sobald der Zeichengebende den Arm oder die beiden Arme sinken läßt. BayObLG. 283010

§ 28 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerfB. verbietet die Aufstellung zum Stillstand gelangender Kraftwagen an scharfen Wegkrümmungen. BayObLG. 283011

§ 30 KraftfVerfB. v. 16. März 1928. Gegenüber den reichsrechtlichen Bestimmungen, welche die Fassung des § 23 BundKfV. v. 3. Febr. 1910 geändert haben, haben frühere gemeindepolizeiliche Vorschriften, die einen Weg „um die Sicherheit des Verkehrs willen“ sperren, für den Kraftwagenverkehr keine Gültigkeit mehr. OLG. Dresden. 283814

§ 30 KraftfVerfB.; § 6 KraftfV. Befugnis der Polizeibehörden zum Erlaß von PolV. auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens. BayObLG. 28242

2. Verfahren.

Strafprozeßordnung.

§ 127 StPD. Ein vorschriftswidrig fahrender Kraftwagen kann auf Grund des § 127 StPD. (vorläufige Festnahme) von jedermann angehalten werden. OLG. Hamburg. 284222

§§ 264, 266 Abs. 1 StPD. Tragweite und Bedeutung des § 264. OLG. Dresden. 284221

C.

Steuerrecht.

Umsatzsteuergesetz.

§ 2 Nr. 5 UmsStG. 1926. Der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebs ist umsatzsteuerpflichtig. RFG. 28441

D.

Sonstiges öffentliches Recht.

1. Reich.

Reichsverfassung.

Art. 131 RVerf.; § 4 PrStaatshaftG. vom 1. Aug. 1909; RGef. v. 29. Juli 1921 betr. Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. 1. Art. 131 RVerf., der dem Art. 4 PrStaatshaftG. v. 1. Aug. 1909 nachgebildet ist, läßt, wie diese Vorschrift, die Haftung grundsätzlich abhängen von dem Anstellungsakt; es entscheidet die Ernennung des Beamten darüber, in wessen Dienst er steht, und wer deshalb für seine Amtsvergehen haftet. Es ist rechtlich nicht von Bedeutung, wessen Hoheitsrechte der Beamte im Einzelfall ausgeübt hat. 2. Die Hafenspolizeiverwaltung in Königsberg ist eine mit der Erfüllung von Reichsaufgaben betraute preuß. Landesbehörde. Die ihr angehörigen Beamten werden von Preußen ernannt. Für ihre Amtsvergehen haftet daher Preußen. 3. Ob die Länder wegen ihrer Aufwendungen für Verschulden ihrer Beamten bei Verwaltung der Reichswasserstraßen einen Rückgriffsanspruch gegen das Reich haben, bleibt unentschieden. RG. 28206

Gewerbeordnung.

§ 33 GewO. Konzessionspflicht von Bahnhofswirtschaften. Thür.-OVG. 28464

Wahlordnung für die Betriebsvertretung bei der Reichsbahn.

§§ 2 Abs. 2, 6 WahlO. f. d. Betriebsvertretungen bei der Reichsbahn v. 15. Dez. 1924; § 188 Abs. 1 BGB. Ende einer nach Tagen berechneten Frist für Einreichung von Wahlvorschlägen. RRrbG. 28432

Lohnarifvertrag für die Arbeiter der Reichsbahn.

§ 10 LohnArVertr. f. d. Arbeiter der Reichsbahn. Änderung der Leistungsfähigkeit als vertragliche Voraussetzung für anderweite Lohnfestsetzung muß in der Person des Arbeiters gegeben sein; Steigerung der dienstlichen Anforderungen ergibt keine Minderung der Leistungsfähigkeit in diesem Sinne. RRrbG. 28431

Reichsversicherungsordnung.

(i. S. 2844.)

Mainzer Abkommen.

Art. XV Mainzer Vereinbarungen; Art. 102ff. RB.; §§ 456, 469, 471 StGB.; §§ 73, 76, 98, 99, 100 StPD. v. 23. Dez. 1908. Haftungsverhältnisse der Reichsbahn und der Regie bei Güterbeförderung auf gemischten Strecken. OLG. Köln. 28335

2. Länder.

Preussisches Enteignungsgesetz.

Preuß. Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen.

§ 1 EnteignG. v. 11. Juni 1874; § 42 PrGef. über die Eisenbahnunternehmungen v. 3. Nov. 1838. Recht des Staates auf Erwerb der Eisenbahn vom Konzessionsinhaber. Natur dieses Rechts. Nach preuß. Recht ist bei zwangsweiser Eigentumsentziehung durch den Staat der Rechtsweg nur für die Bemessung der Höhe der Entschädigung, dagegen nicht für die Verwirklichung der Enteignung zulässig. Zur Ausübung des staatlichen Erwerbsrechts ist außer der im Gesetz vorgesehenen Ankündigung eine besondere Übernahmeerklärung erforderlich. RG. 28121

Bad. Strafgesetz.

§ 9 BadStrafG. Weitragspflicht von Eisenbahnunternehmungen für den Neubau, die Hauptverbesserung und Unterhaltung von Gemeinbewegen. Eisenbahnunternehmungen sind Gewerbebetriebe. BadVGH. 28473