

Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

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

Verlag: W. Moefer Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig C 1, Dresdner Straße 11/13.

Sernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postcheckkonto 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 Zustellungen sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

Anzeigen die 6 gespaltene Millimeterhöhe 23 Pf., für den Stellenmarkt 17 Pf., 1/2 Seite M. 325.—, 1/4 Seite M. 170.—, 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 Postcheckkonto W. Moefer Buchhandlung, Leipzig 63673, erbeten.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Mittelplatz 3, Zahlungen auf Postcheckkonto Leipzig 10102 zu richten. Alle Sendungen für die Schriftleitung der JW. werden nach Berlin W 62, Maagenstr. 27 erbeten.

Neuere Rechtsprechung zum Kraftfahrzeuggesetz und den einschlägigen Gesetzen.

(Fortsetzung aus JW. 1930, 2829. Stand vom 1. März 1931¹⁾.)

Von Senatpräsident Dittmann, München.

A. Bürgerliches Gesetzbuch.

a) §§ 278, 631, 635. Veranstaltung eines Motorradrennens; Haftung der Veranstalter für die durch Fehler der Rennfahrer den Zuschauern zugefügten Verletzungen (RG. 127, 313 = JW. 1930, 2925).

b) §§ 1004, 1020—1024, 1090. Unter welchen Voraussetzungen berechtigt die Grunddienbarkeit, über ein Grundstück mit Handkarren oder Pferdefuhrwerken fahren zu dürfen, auch zur Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen? (RG. JW. 1930, 3851.)

B. Strafprozeßordnung.

§§ 44, 329. Autopanne als Wiedereinsetzungsgrund (JurAbdsch. 1930 Nr. 1421).

§ 57 Nr. 3. Stoßen zwei Kraftwagen zusammen und die Klage wird gegen die beiden Führer nur wegen Übertretung erhoben, so kann jeder Führer im Strafverfahren gegen den anderen Führer als Zeuge beeidigt werden, denn er ist nicht in gleicher Richtung wie der Angekl. tätig geworden (OLG. Dresden: DRZ. 1930, 355).

§ 127. Zwecks Feststellung der Persönlichkeit eines verbotswidrigen Führers darf dessen Wagen von jedermann im Notfalle zum vorübergehenden Halten durch Bereitung von Fahrthindernissen gezwungen werden. Ein Irrtum über die Verbotswidrigkeit des Verhaltens des Angehaltenen ist unschädlich (OLG. Hamburg: JurAbdsch. 1930, 1898).

§ 241 Abs. 2. Der Antrag auf Befragung des Sachverständigen, ob ein Fehler in der Bedienung des Kraftfahrzeuges vorliegt, kann nicht ohne weiteres mit der Begründung abgelehnt werden, daß die Beantwortung jener Frage ein Rechts-, kein Sachverständigengutachten darstelle (OLG. Dresden = JW. 1930, 1988).

§ 395. Brandt, Die Nebenklage in Automobilstrafsachen (Autorechtl. Abdsch. 1928 Heft 5; derselbe JW. 1930, 891).

§ 395. Die Nebenklage des gesetzlichen Vertreters eines schon vor der Erhebung der öffentlichen Klage an der Körper-

verletzung gestorbenen Kindes ist nicht zulässig (RG.: Recht 1930, 1402).

C. Strafgesetzbuch.

§ 73. a) Fahren ohne Führerschein und fahrlässige Tötung bei solcher Fahrt stehen in Tateinheit (RG.: JurAbdsch. 1930, 1195).

b) Zusammentreffen strafbarer Handlungen bei der Fahrt mit Kraftfahrzeugen als natürliche Handlungseinheit (Rdnr.: BayZ. 1930, 185).

c) Autodiebstahl und Kraftfahrzeugsteuerhinterziehung durch Fahren mit dem gestohlenen Wagen stehen in Idealkonkurrenz. War § 383 Abs. 1 Satz 2 RAbgD. im Urteil oder Strafbefehl übersehen, so gilt der Grundsatz ne bis in idem (RG.: JW. 1930, 3641).

§ 230. a) Körperverletzung durch Außerachtlassung einer Berufspflicht (Aufsatz von OStR. Weber: LZ. 1930, 765).

b) Die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers (Volkmann: JurAbdsch. 1930, 157).

c) Nach § 7 BayStraßVerfD. darf der Führer eines Pferdegespannes die Fahrbahn nicht aus den Augen lassen. Zur Fahrbahn i. S. dieser Vorschrift gehört bei der Überquerung einer Straße nicht nur die beim Überqueren unmittelbar zu befahrende Fläche, sondern auch je der Straßenteil links und rechts von ihr jedenfalls insofern, als von ihm aus verkehrsstörende Einwirkungen während des Überquerens erfolgen können (RGSt. 1 D 198/25; 1 D 431/29).

d) Wird auf einer Straße, auf der Kraftwagen verkehren, eine Absperrung erforderlich, so ist die Absperrvorrichtung so einzurichten, daß die Kraftwagenführer die Vorrichtung rechtzeitig erkennen können und in der Lage bleiben, den Gefahren der Absperrung ordnungsmäßig zu begegnen. Hierbei muß die für die Absperrung verantwortliche Person damit rechnen, daß hohe Geschwindigkeiten angewendet werden, ferner daß mehrere Wagen hintereinander fahren und die vorderen den hinteren den Ausblick erschweren können. Sie wird sich daher in der Regel mit der Aufstellung eines niederen Bretterbocks nicht begnügen dürfen und erwägen müssen, ob nicht die Anbringung eines Vorsignals erforderlich ist (RG.: Recht 1930, 1369).

¹⁾ Die in JW. 1930, 2848 ff. abgebr. Entscheidungen wurden hier zur Kammerparnis weggelassen.

e) Zum Nachweise der Fahrlässigkeit des Kraftwagenführers und des ursächlichen Zusammenhanges zwischen Fahrlässigkeit und Unfall genügt nicht die Tatsache, daß die zum Unfälle führende Verstärkung des Führers bei Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit nicht eingetreten wäre (RG.: JW. 1930, 1968).

f) Die Fahrlässigkeit erfordert Voraussehbarkeit des eingetretenen schädigenden Ereignisses. Daß der angeklagte Kraftfahrer unvorschriftsmäßig gefahren ist, rechtfertigt noch nicht den Schluß, daß er mit einem unbesonnenen, nach Lage der Dinge ungewöhnlichen Verhalten des Verletzten rechnen mußte (RG.: JW. 1930, 1969).

g) Fahrlässigkeit eines Kraftfahrzeugführers liegt nicht vor, wenn er nach einem die normale Leistungsfähigkeit mindernden Unwohlsein und nach Übermüdung bei sorgfältiger Prüfung zu der Auffassung kommt, durch Ruhe und Erfrischung die zur weiteren Lenkung des Kraftwagens erforderlichen körperlichen und geistigen Fähigkeiten wiedererlangt zu haben, dann aber infolge eines tatsächlich noch vorhandenen, ihm jedoch nicht zum Bewußtsein gekommenen Ermüdungszustandes einen Augenblick die Gewalt über die Steuerung verliert und dadurch den Tod und die Körperverletzung von Menschen verursacht (RG.: JW. 1930, 1970).

h) Der Kraftfahrer muß mit unbesonnenem, aber nicht mit mutwilligem Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen. Der Kraftfahrer braucht nicht vor jeder Begegnung mit einem anderen Fahrzeug Hupensignale zu geben; auch aus dem Umstand, daß sich hinter einem entgegenkommenden Fahrzeug andere Wegebenutzer befinden können, für welche durch dieses Fahrzeug der Überblick über die Fahrstraße beeinträchtigt ist, kann eine allgemeine Verpflichtung des Kraftfahrzeugführers, bei jeder Begegnung zu hupen, nicht abgeleitet werden. Ausnahmen von dieser Regel können sich aber aus den örtlichen Verhältnissen, insbes. bei gefährlichen Straßenstellen, bei Straßenabzweigungen usw. ergeben (RG.: JurRdsch. 1930, 1682).

i) Gewerbe- und Berufspflicht eines Kaufmanns bei Benützung eines Kraftwagens. Es genügt nicht, festzustellen, ob der Wagen für das Geschäft des Angekl. benützt wurde, sondern es muß auch festgestellt werden, daß der Angekl. den Wagen selbst zu lenken pflegte (RG.: JurRdsch. 1930, 1683).

k) Die Führung eines Kraftwagens, ohne als Führer geprüft zu sein, begründet regelmäßig ohne weiteres die Annahme eines ursächlich fahrlässigen Verhaltens (RG.: JurRdsch. 1930, 1558).

l) Ein berufsmäßiger Kraftwagenführer ist nicht ohne weiteres ein berufsmäßiger Krafttradsfahrer (RGSt. 64, 416).

m) Ein praktischer Arzt, der den von ihm geführten Kraftwagen zu Krankenbesuchen benützt, fällt unter § 230 II. Die Frage, ob diese Vorschrift auch anzuwenden ist, wenn der Arzt den Kraftwagen nur zu Fahrten von der Privatwohnung in die Sprechstunde oder Klinik benützt, wird offen gelassen (RGSt. 64, 430).

§ 267. a) Der an einem Kraftwagen angebrachte Kilometerzähler ist keine Urkunde; die in Täuschungsabsicht begangene Beeinflussung seines Ganges durch widerrechtliches Eingreifen ist keine Urkundenfälschung (RG.: Recht 1930, 938).

b) Der an einem Mietkraftwagen angebrachte Kilometerzähler ist keine Urkunde (RG.: JurRdsch. 1930, 1294).

§ 316 mit EisenbVerfD. § 79.

a) Ein Kraftwagenführer, der sich einem unübersichtlichen Bahnübergang nähert, muß vor dem Eintritt in die Gefährzone den Wagen so lange anhalten, bis er sich in geeigneter Weise zuverlässige Kenntnis davon verschafft hat, daß seine Fahrbahn nicht durch irgendwelche Hindernisse beeinträchtigt wird. Die Verpflichtung ergibt sich sowohl aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht als aus § 79 a. a. O. Kann der Führer die Bahnstrecke nicht rechtzeitig übersehen und kann er infolge des durch den Kraftwagen verursachten Geräusches Warnungssignale der Züge überhören, so muß er selbst oder der Beifahrer absteigen und Umschau halten. Rücksichten wegen Störung des Kraftwagenbetriebes müssen hinter den Interessen der Sicherheit des Bahnverkehrs zurücktreten (RG.: DRZ. 1930, 268 = JW. 1931, 60).

b) Pflicht des Führers bei Annäherung an einen nicht mit Schranken versehenen Bahnübergang (BayObLG.: JW. 1930, 3428).

§ 360 Ziff. 11. Warnung vor „Autofalle“ ist grober Unfug (OLG. Stuttgart: JurRdsch. 1930, 941 [a. U. OLG. Köln und Dresden: JW. 1928, 1073; 1929, 2630]).

§ 366 Ziff. 10 mit BayStrafVerfD., hier § 32. Diese Vorschrift ist, wie die Worte ergeben: „insofern nicht nach anderen Gesetzen oder Verordnungen eine höhere Strafe verwirklicht ist“ nur subsidiärer Natur, kommt also z. B. gegenüber § 230 StGB. nicht zur Anwendung (RG. v. 8. Juni 1928, 1 D 302/28).

§ 366 Ziff. 10 mit BayStrafVerfD. v. 8. Mai 1926 § 5. Hiernach ist strafbar, wer trunken ein Kraftfahrzeug fährt (BayObLG. RevReg. I Nr. 216/30).

D. Militärstrafgesetzbuch.

§ 29. Unter welchen Voraussetzungen begründet die Übertretung der Kraftfahrzeugvorschriften durch Angehörige der Kraftfahrtruppe eine Verletzung der militärischen Dienstpflicht? (OLG. Stuttgart: JurRdsch. 1930, 2137).

E. Kraftfahrzeuggesetz.

§ 3 Abs. 2. a) Das Mitfahren des Fahrlehrers befreit den Fahr Schüler nicht von jeder Verantwortlichkeit (RG.: Recht 1930, 1542).

b) Haftung des prüfenden Sachverständigen. Der bei der Prüfungsfahrt mitfahrende Fahrlehrer hat bei der Fahrt den Platz einzunehmen, von dem aus er am besten eingreifen kann. Überläßt er diesen Platz (neben dem Prüfling) dem die Prüfung abnehmenden Sachverständigen, so genügt er seiner Führerpflicht nur dann, wenn nicht bloß durch die Fähigkeit des Sachverständigen die tatsächliche Ausübung der Aufsichtspflicht über den Prüfling in gleicher Weise wie bei ihm selbst garantiert, sondern auch die Übernahme dieser Pflicht seitens des Sachverständigen zweifelsfrei festgestellt war (OLG. Stuttgart: DRZ. 1930, 1133).

§ 7. a) Der Begriff des Halters eines Kraftfahrzeuges schließt nicht aus, daß zwei Personen gleichzeitig — im vorliegenden Fall der Eigentümer und der Entleiher — als Halter anzunehmen sind (RG. 127, 174 = Recht 1930, 842 = JW. 1930, 1953).

b) Verletzung der Ehefrau durch einen Kraftwagen, Höhe der Ansprüche des Ehemanns wegen Entgang der Dienste der Ehefrau (RG. 129, 55 = Recht 1930, 1543).

c) Sowohl der Verleiher als der Entleiher eines Kraftwagens können nebeneinander als Halter in Betracht kommen (RG. 127, 174 = JW. 1930, 1953 = DRZ. 1930, 327; BayZ. 1930, 225 VI).

d) Der Inhaber einer polizeilichen Erlaubnis zum Betrieb einer Kraftdroschke ist Halter (RG.: DRZ. 1930, 328).

e) Unfall durch Nichtabblenden der Scheinwerfer des Lastkraftwagens einer Brauerei und durch mangelhafte Absperrung und Beleuchtung des Straßenbaues, die eine preuß. Provinzialverwaltung durch einen Unternehmer ausführen ließ. Gegenüber der Brauerei wird ausgeführt: Der dem Geschäftsherrn obliegende Entlastungsbeweis hat sich, zumal wenn zwischen Anstellung des Chauffeurs und Schadenaufügung ein längerer Zeitraum verstrichen ist, von selbst auf eine regelmäßige Überwachung des Chauffeurs zu erstrecken (§ 331 BGB.). Es wäre daher Sache der beklagten Brauerei gewesen, zu behaupten und zu beweisen, daß der Unfall des Kl. auch dann eingetreten wäre, wenn sie ihre Pflicht zur allgemeinen Überwachung des Chauffeurs erfüllt hätte. Hinsichtlich der mitverklagten Provinzialverwaltung wird dann festgestellt, daß diese verpflichtet sei, für den verkehrssicheren Zustand ihrer dem öffentlichen Verkehr übergebenen Chaussee entsprechend deren Zweckbestimmung zu sorgen und daß diese, wenn auch auf öffentlichem Recht beruhende Unterhaltspflicht eine privatrechtliche Haftung begründe (RG. 128, 149 = JW. 1930, 2841).

f) Die polizeiliche Zulassung einer Zuverlässigkeitsfahrt ändert nichts an der Anwendbarkeit des § 7 II KraftfG., auch die KraftfVerfD. findet auf diese Fahrten Anwendung.

Bei Bemessung der Entschädigung greift möglicherweise § 254 BGB. Platz (RG. 130, 162 [vgl. auch oben unter A]).

§ 8. Ausschluss der Haftung bei Gefälligkeitsfahrt (Aufsatz von Arndt: JW. 1930, 2825).

§§ 10, 12. § 12 Abs. 2 regelt nur den Fall der Tötung oder der Verletzung mehrerer — und zwar mehr als drei — Personen. Hinterläßt ein Getöteter mehrere Unterhaltsberechtigte, deren Ansprüche aus § 10 Abs. 2 insgesamt über die in Abs. 1 Nr. 1 gezogene Grenze hinausgehen, so muß eine Herabsetzung ihrer Ansprüche im Rahmen der Nr. 1 erfolgen (RG. 127, 179 = Recht 1930, 622 = JW. 1930, 1953).

§ 14 Abs. 1. Die Verjährung beginnt, wenn der Ersatzberechtigte auf Grund des ihm bekannten Materials eine Klage gegen eine bestimmte Person zu begründen in der Lage ist. Geht der Anspruch des Verletzten auf eine Berufsgenossenschaft über, so läuft auch dieser gegenüber die Verjährung von der etwaigen Kenntnis des Verletzten und bisherigen Gläubigers an (RG. 124, 111 = JW. 1930, 2215).

§ 17 mit § 833 BGB. Die Ausgleichspflicht des § 17 besteht nur, wenn eine Schadenersatzpflicht begründet ist (RG. 129, 55 = Recht 1930, 1546).

§ 17 mit BeamtZürsG. v. 18. April 1901. Verletzung eines Schrankenwärters; als Ursache kommen fahrlässiges Verhalten des Kraftwagenführers, sowie die Gefahren des Eisenbahnbetriebes und Selbstverschulden des Schrankenwärters in Betracht. Die Fürsorgepflicht steht da, wo die Betriebsverwaltung den Unfall des Beamten auf Grund von Verschuldens- oder Vermögenshaftung zu vertreten oder mitzub vertreten hätte, einer Schadenersatzpflicht gleich und muß ihr insbes. für die Frage der Ausgleichspflicht sowohl nach § 426 BGB. als nach § 17 KraftfG. gleichgestellt werden. Andernfalls käme das unbillige Ergebnis heraus, daß die Betriebsverwaltung in einem Fall, wo sie die Hauptschuld an dem Unfall eines Beamten trüge, von dem weniger schuldigen Mitverschulder den Betrag ihrer Fürsorgeleistungen nach § 12 a. a. D. in vollem Umfange ersetzt verlangen könnte (RG.: Recht 1930, 1544).

§ 17 Abs. 2. Konkurrenz der Betriebsgefahr von Kraftwagen und Eisenbahn. Überwiegendes Verschulden des Kraftwagenlenkers, der in Kenntnis gefährlicher Umstände die Geschwindigkeit nicht mäßigt (RG.: JW. 1930, 1951).

§§ 17, 18. Der bei einem Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen verletzte Halter des einen Fahrzeuges muß sich bei Geltendmachung seines Schadens gegen Halter und Führer des anderen Fahrzeuges die von seinem Fahrzeug ausgehende, für den Schaden ursächliche Betriebsgefahr auch ohne Vorliegen eines Verschuldens auf seiner Seite entgegenhalten und zur Ausgleichung nach §§ 17, 18 anrechnen lassen, soweit er, falls nicht er selbst, sondern ein Dritter verletzt worden wäre, diesem Schadenersatzpflichtig sein würde. Die zum Teil abweichende frühere Rechtsprechung wird aufgegeben (RG. 130, 129).

§ 22 Abs. 2. Begriff der „hilflosen Lage“. RG.: GoldbArch. 60, 296 und LG. Düsseldorf: ZurRdsch. 1925 Nr. 746 haben die Ansicht vertreten, es genüge zum Begriff der hilflosen Lage, daß der Verletzte durch den Unfall in eine Lage geraten ist, in welcher er sich aus eigener Kraft nicht helfen kann und daß der Täter sich im Bewußtsein dessen von ihm entfernt; es sei unerheblich, ob sich andere Personen in der Nähe befinden oder nicht. Diese Ansicht trifft zwar im Regelfall zu; wenn aber die Bewußtheit besteht, daß eine anwesende dritte Person sich um den Verunglückten anzunehmen und ihm Beistand zu leisten bereit und auch dazu imstande ist, so kann von einer hilflosen Lage des Verletzten nicht mehr gesprochen werden (BayObLG. RevReg. I Nr. 883/29 = DRZ. 1930, 420).

F. Kraftfahrzeugverordnung.

§ 1 Ziff. 5. Auch der abgestiegene, sein Rad schiebende Radfahrer hat als „Wegbenützer“ zu gelten (BayObLG. RevReg. I Nr. 189/30).

§ 3. Ein für zwei Personen zugelassenes Krafttrad braucht keinen eigentlichen Soziussattel zu haben (BayObLG. RevReg. I Nr. 644/30).

§ 4. Begriff des Lastkraftfahrzeuges. Aufsatz von Schlager: LZ. 1930, 711: Der Begriff ist in der KraftVerfV. nicht definiert; das Unterscheidungsmerkmal besteht darin, daß mit Personenkraftwagen Personen, mit Lastkraftwagen Güter befördert werden sollen; auf Gewicht und Größe kommt es nicht an (vgl. DLG. Hamburg: DRZ. 1930, 498).

§ 4 Ziff. 5 mit § 230 StGB. Der Fahrer, der bei tatsächlicher Dunkelheit, Gewitterwolken usw., jedoch außerhalb der beleuchtungsrechtlichen Zeit das Fahrzeug nicht beleuchtet, kann bei einem Unfall weder auf Grund der Verkehrsregeln noch nach allgemeinen Grundsätzen strafrechtlich haftbar gemacht werden (RG.: JW. 1930, 1983 [bedenklich, a. A. BayObLG., welches zwar nicht § 4 Ziff. 5 KraftVerfV., aber §§ 222, 230 StGB. für anwendbar hält]).

§ 11. a) Der Beleuchtungsbegriff des § 11 Abs. 2 ist der gleiche wie in § 1; abgesehen vom dem Fall des starken Nebels entscheidet über die Beleuchtungspflicht nur die Tagesstunde, nicht die sonstigen Witterungsumstände (DLG. Königsberg: ZurRdsch. 1930, 1430).

b) Wenn die Laterne während der Fahrt erlischt und die Abstellung des Mangels nicht in der Nacht des Führers liegt, so darf er unter angemessenen Vorsichtsmaßnahmen und unter weitgehendster Sorgfalt die Fahrt fortsetzen (DLG. Hamburg: ZurRdsch. 1930, 1429).

§ 15 Abs. 1. Voraussetzungen des Kontrollrechtes der Polizei (DLG. Rostock: ZurRdsch. 1930, 1907).

§ 16. a) Die Grenze der zulässigen Belastung eines Kraftfahrzeuges richtet sich vorab nach den darüber enthaltenen Angaben in der Zulassungsbefcheinigung. Lautet diese auf 180 kg oder zwei Personen, so darf weder jenes Gewicht noch (bei Erwachsenen) die Anzahl der Personen überschritten werden (RG.: Recht 1930, 623 = DRZ. 1930, 228).

b) Den Kraftwagen, der unterwegs Steuerdefekt erhält, darf der Führer vorsichtig bis zur nächsten Werkstätte fahren (DLG. Breslau: ZurRdsch. 1930, 868).

c) Der Halterbegriff in § 7 KraftfG. und in der KraftVerfV. ist der gleiche. Ist eine juristische Person Halter des Kraftfahrzeuges, so haftet strafrechtlich deren gesetzlicher Vertreter; aber auch gemäß § 151 GewD. der Betriebsleiter (BayObLG.: JW. 1930, 1975).

§ 17 Abs. 1. Macht ein Verletzter die ihm abgetretenen Ansprüche eines Mitverletzten geltend, dem er selbst ersatzpflichtig ist, so kann der Schädiger auch den Ausgleichsanspruch ihm gegenüber erheben (RG.: JW. 1930, 1954).

§ 17 Abs. 3. a) Verhalten des Kraftwagenführers im Falle der Gefahr der Blendung. Ein allgemeiner Rechtsatz des Inhalts, ein Kraftwagenführer müsse stets sein Fahrzeug schon dann anhalten, wenn er insolge Herannahens eines anderen, nicht abgeblendeten Kraftwagens mit der Gefahr rechnen müsse, künftig von diesem geblendet zu werden, läßt sich nicht aufstellen. Aber es ist davon auszugehen, daß ein Kraftwagenführer seiner Pflicht zur gehörigen Vorsicht bei Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges nicht schon dann Genüge leistet, wenn er sofort anhält, sobald er geblendet wird. Vielmehr muß verlangt werden, daß er schon von dem Zeitpunkt an, in dem das Herannahen eines nicht abgeblendeten Fahrzeuges die Gefahr einer künftigen Blendung für ihn mit sich bringt, die erforderlichen Vorkehrungen für den Eintritt dieses Ereignisses trifft. Dazu gehört aber auch, daß er, wenn er — der Vorschrift des § 17 Abs. 3 entsprechend — seinerseits abblendet, seine Fahrgeschwindigkeit herabsetzt und der nunmehr geringeren Reichweite seiner Beleuchtung anpaßt (RG.: Recht 1930, 926).

b) Die Ablendung ist dann vorzunehmen, wenn der andere Wegbenützer in den Lichtkegel der Scheinwerfer gelangt; wann dies der Fall ist, hängt von den Umständen ab und ist Sache tatsächlicher Feststellung. Es kommt darauf an, wann der Führer den Gegner bemerkt hat oder bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte bemerken müssen (RG.: Recht 1930, 1295).

§ 18 Abs. 1 und 2. Wenn beide Absätze zutreffen, liegt nicht Tateinheit zwischen zwei Übertretungen, sondern Gesetzes-einheit vor (RG.: ZurRdsch. 1930, 1307 [etwas abweichend BayObLG., das in derartigen Fällen Subsidiarität des § 18 Abs. 1 gegenüber Abs. 2 annimmt]).

§ 18 Abs. 2. a) Ist das wegen mangelnden Überblickes gebotene langsame Fahren deshalb nicht tunlich, weil bei ihm ein Zusammenstoß mit einem herannahenden anderen Fahrzeug droht, so ist nicht etwa ohne weiteres schnelleres Fahren erlaubt, sondern — soweit ohne Gefahr tunlich — vollständiges Anhalten geboten (RG.: JurRdsch. 1930, 591 b).

b) Pflichten des Führers bei Unübersichtlichkeit der Straßenkreuzung. Daß der Führer bei unübersichtlicher Straßenkreuzung vom Wagen absteigt und sich durch Einblick in die andere Straße überzeugt, ob er die Kreuzung ohne Gefahr passieren kann, kann in der Regel nicht verlangt werden (RG.: Recht 1930, 845; a. U. BayObLG. in ständiger Rpr.).

c) Der Überblick über die Fahrbahn ist für den Führer auch dann behindert, wenn die Ursache in der Blendung des Führers durch die Lichter eines entgegenkommenden Kraftwagens liegt (RG.: Recht 1930, 1087).

d) Dunkelheit zwingt nicht schlechthin zu langsamer Fahrt, wohl aber dann, wenn sie den Überblick über die Fahrbahn behindert (OLG. Düsseldorf: JW. 1930, 1987).

§ 18 Abs. 3. Begriff des geschlossenen Ortsteils. Ortsteil ist immer ein Teil einer Ortschaft, einer menschlichen Siedlung. Er setzt Baulichkeiten voraus und reicht regelmäßig nur so weit wie diese Baulichkeiten selbst. Die Geschlossenheit des Ortsteils verlangt darüber hinaus jedenfalls für die Regel eine Vielheit von Bauwerken, die so zueinander liegen, daß ihre örtliche Zusammengehörigkeit nach außen sichtbar ist, so daß sie sich gerade durch diesen räumlichen Zusammenschluß von einzelnen, zerstreut liegenden Baulichkeiten unterscheiden. Unerheblich ist, ob die betreffende Straße politisch zum „Stadtgebiet“ gehört (RG.: JurRdsch. 1930, 961 = DZJ. 1930, 765; Recht 1930, 1296).

§ 20. Diese Vorschrift gilt auch für die im Dienst befindliche Feuerwehr (RG. 129, 303).

§ 21 Abs. 2. a) Ist das Einbiegen nach rechts in kurzer Wendung nicht tunlich, weil es zu einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug führen würde, so kann das Nehmen des weiteren Bogens als solches dem Kraftfahrer auch dann nicht zum Vorwurf gemacht werden, wenn nach der Verkehrslage die Vorsicht gebot, im Augenblick von dem Einbiegen überhaupt abzuweichen, also anzuhalten (RG.: JurRdsch. 1930, 591 a).

b) Der § 21 Abs. 2 gilt nicht für in Tätigkeit befindliche Spreng- und Rehrmaschinen (RG.: JurRdsch. 1931, 96).

§ 23. a) Begriff des Überholens (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1930, 689).

b) Die Vorfahrtsbestimmungen gelten auch dann, wenn ein Fahrzeug einen gewissen Vorsprung hat, dieser aber nicht so groß ist, daß mit einem gleichzeitigen Ankommen an der Kreuzungsstelle überhaupt nicht mehr gerechnet zu werden braucht (OLG. Dresden: LZ. 1930, 474).

c) Eine Übertretung des Überholungsverbots kann schon in der begonnenen Überholungsbewegung liegen. „Überholen an unübersichtlichen Wegstellen“ ist aber in der Regel nicht anzunehmen, wenn der Führer zwar an oder vor einer unübersichtlichen Stelle von seiner Fahrbahn abbiegt, aber sich damit auf die Überholung eines vor ihm fahrenden Wegbenutzers nur vorbereitet, die wegen des Abstandes und der beiderseitigen Geschwindigkeit erst nach Zurücklegung einer längeren Strecke, nachdem die Straße wieder übersichtlich geworden ist, durchgeführt werden soll und kann (RG.: RGSt. 63, 169 = Recht 1930, 1549).

d) Die Strafbarkeit wegen Zuwiderhandlung tritt nicht nur bei Schädigung, sondern schon bei Gefährdung anderer Wegbenutzer ein (OLG. Braunschweig: JurRdsch. 1930, 1308).

e) Die Vorschrift des § 23 Abs. 1 schreibt nicht nur die Seite vor, auf welcher der anhaltende andere Wegbenutzer zu überholen ist, sondern enthält zugleich die Anordnung, daß das Überholen in einer den anderen Wegbenutzer nicht gefährdenden Weise zu geschehen habe (RG.: JurRdsch. 1931, 190).

§ 24. a) Im Rahmen der Regelung des allgemeinen Fuhrverkehrsverkehrs kann der Begriff des Hauptverkehrswegs durch Polizeiverordnung auch für Kraftfahrzeuge festgelegt

werden (OLG. Kiel: JW. 1929, 1602; 1930, 1238 [besritten, vgl. RGSt. 63, 413]).

b) Es ist rechtlich möglich, daß auch Staatsstraßen von gleicher Beschaffenheit und Breite im Verhältnis zueinander Hauptverkehrsweg und Seitenweg sind; maßgebend ist ihre tatsächliche Verkehrsbedeutung (vgl. Recht 1928, 2150). Kann mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der sich kreuzenden Straßen die — wenn auch irriige — Meinung aufkommen, daß den Straßen gleiche Verkehrsbedeutung zukomme, und deshalb das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt habe, so muß der an sich vorfahrtsberechtigte Kraftfahrzeugführer mit der Möglichkeit rechnen, daß sein Vorfahrtsrecht von anderen Wegbenutzern nicht erkannt und nicht beachtet werde, und hiernach seine Fahrgeschwindigkeit beim Befahren der Kreuzung einrichten (RG.: Recht 1930, 624).

c) Ein Vorfahrtsfall kann auch dann vorliegen, wenn in einem bestimmten Zeitpunkt die Entfernung der beiden Fahrzeuge von der Kreuzung erheblich verschieden ist, das weiter entfernte aber eine größere Geschwindigkeit hat als das andere (RG.: JurRdsch. 1930, 962).

d) Ein Vorfahrtsfall liegt nicht nur dann vor, wenn zwei Fahrzeuge in ungefährr gleicher Entfernung sich vor der Kreuzung treffen, sondern auch dann, wenn die Fahrzeuge von der Kreuzung nicht gleich weit entfernt sind, infolge der Verschiedenheiten der von ihnen eingehaltenen Geschwindigkeiten aber die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Vor der Kreuzung mit einem Hauptverkehrswege hat sich der Kraftfahrer nicht mit der Abgabe eines Signals zu begnügen, sondern muß sich durch Blicke nach beiden Seiten rechtzeitig davon überzeugen, ob eine Gefahr droht (RG.: JW. 1930, 1967).

e) Anwendbarkeit des Vorfahrtsrechtes auf ein Kraftfahrzeug, das in eine Nebenstraße einbiegen will, gegenüber dem ihm auf der gleichen Straße entgegenkommenden Fahrzeug? (OLG. Naumburg: JurRdsch. 1930, 2194).

§ 26. a) Kann der Führer nach der Beschaffenheit des Wagens das für Richtungswechsel oder Stillhalten vorgeschriebene Armzeichen nicht mit dem Arm geben, so muß der Wagen eine entsprechende mechanische Einrichtung zur Zeichengabe besitzen (BayObLG. RevReg. I Nr. 147/30 = JurRdsch. 1930, 2195).

b) Der Führer muß das Zeichen des Richtungswechsels auch dann geben, wenn er aus dem Stillstand mit dem Wagen anfährt und sich dabei in einer anderen Richtung als der des stehenden Wagens bewegt (BayObLG.: JurRdsch. 1931, 189).

§ 28 Abs. 1. Eine Behinderung des Verkehrs i. S. dieser Vorschrift ist nicht bloß dann anzunehmen, wenn der Verkehr durch die Aufstellung des Fahrzeugs wirklich behindert wurde, sondern schon dann, wenn eine Beeinträchtigung des Verkehrs durch die Aufstellung hätte erfolgen können (OLG. Hamm: JurRdsch. 1930, 1593).

§ 29. a) Begriff des Fahrwegs. Der Begriff ist nicht aus der Kraftverkehrsordnung, sondern aus dem öffentlichen Wegerecht zu entnehmen. Entscheidend ist, ob der Weg von dem verfügungsberechtigten Inhaber und Verwalter für den Fahrverkehr bestimmt worden ist (LG. Dresden: DRZ. 1930, 291).

b) Nach dieser Vorschrift ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen insbes. auch Kraftträdern unstatthaft auf Randstreifen, die für den Verkehr der Fußgänger vorbehalten sind und sich äußerlich wahrnehmbar von der Fahrfläche abheben. Die Kennzeichnung muß nicht notwendig durch Erhöhung gegenüber dem übrigen Straßenkörper — sog. Bankette — oder durch Grenzsteine, Randsteine, Grasbänder u. dgl. geschehen, sondern es genügt jede erkennbare Art der Abtrennung (BayObLG. RevReg. I Nr. 176/30).

c) Auch der Luftraum über dem Fußweg darf von überstehenden Teilen des Kraftfahrzeuges nicht bestrichen werden (OLG. Breslau: JurRdsch. 1930, 2054).

§ 31. Ein Überholungsversuch ist keine Wettfahrt; eine solche setzt den Kampf von mindestens zwei Kraftfahrzeugen um ein Ziel und dabei die Entfaltung einer möglichst hohen Geschwindigkeit seitens beider Fahrzeuge voraus (RG.: JurRdsch. 1930, 1796).

§ 32. Die Vorschrift ist auf Zugmaschinen ohne Güterladerraum anwendbar (OLG. Dresden: JW. 1930, 1986

[vgl. BayObLG.: JW. 1928, 3189 und OLG. Hamburg: JurRdsch. 1930, 1431, aber künftig § 32a der neuen Kraftf-VerfB.D.).]

G. Kraftfahrlinienverordnung.

§ 1. Begriff der Rundfahrt (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1930, 1909).

H. Reichsgewerbeordnung.

§ 37. Preussisches Recht: Entziehung der Erlaubnis zum Betrieb einer Kraftdroschke: Der Ortspolizeibehörde steht nach § 37 GewO. die Befugnis zu, die Tatsachen festzustellen, bei deren Eintritt der Verlust der Erlaubnis ausgesprochen werden kann. Sie hat aber nicht die Befugnis, die Entziehung selbst vorzunehmen, sondern nur das Recht, die Klage auf Entziehung zu erheben. Gegen die Unterfügung des Betriebes ist nach § 40 GewO. der Rekurs zulässig, wegen des Verfahrens und der Behörden gelten die §§ 20, 21 GewO. sowie für Preußen § 119 JustG., nach welchem auf Klage der zuständigen Behörde Kreis- und Bezirksauschuß entscheiden. Über das Verfahren, in welchem der Fahr-

schein zu entziehen ist, sind gesetzliche Bestimmungen nicht ergangen (PrO. GewArch. 27, 378).

I. Reichspostgesetz.

§§ 11, 12. a) Die Reichspost haftet nicht für Unfälle, die sich bei Sonderfahrten mit Postkraftwagen ereignen (RG. 127, 12).

b) Diese Vorschriften regeln die Haftpflicht der Post für Personenschäden erschöpfend; keine Anwendung des BGB. oder des KraftfG. bei Unfällen durch Postkraftwagen (OLG. Jena: JW. 1930, 1979).

§ 19. Kein Vorfahrtsrecht der Postfuhrwerke und Postkraftwagen (Aufsatz von Torna: DAutoR. 1930, 145).

H. Ausländische Kraftfahrzeuggesetzgebung.

a) Österreich: Neues Bundesgesetz v. 20. Dez. 1929 (Aufsatz von Grau: DAutoR. 1930 Nr. 7; Ausgabe von Dr. Dehne und Dr. Weise, Wien 1930).

b) England: Aufsatz von Hamman: JAuslIntPrR. 1929, 982.

c) Frankreich: Code de la Route: JW. 1929, 2812.

d) Nipr. in Belgien, Frankreich und der Schweiz: DAutoR. 1930 Nr. 15.

Aus der neueren Rechtsprechung des Kraftfahrzeugverkehrsrechts¹⁾.

Von Rechtsanwält Dr. S. Wille, München.

§§ 16, 48 KraftfVerfB.D. Die Ursache für den Zusammenstoß von zwei Kraftträdern lag in der Lockerung der Lenkstange eines Krafttrades, die möglicherweise erst während der Fahrt eingetreten war. Das BayObLG. spricht in seinem Ur. v. 24. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 981/29 hierzu aus, daß der Kraftfahrer verpflichtet ist, auch während der Fahrt sich von dem ordnungsmäßigen Zustand seines Fahrzeugs durch Nachschau zu überzeugen, wenn er nach den Umständen mit der Möglichkeit rechnen muß, daß durch die Fahrt eine die Verkehrssicherheit gefährdende Beschädigung des Fahrzeugs eingetreten sein könnte.

§ 18 Abs. 1 KraftfVerfB.D. Im Ur. v. 14. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 862/29, führt das BayObLG. bezüglich der Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an Tiergespanne aus, daß man von einem Kraftfahrzeugführer nicht verlangen könne, daß er allgemein und unter allen Umständen mit der Möglichkeit zu rechnen und sich auf sie einzustellen habe, daß ein Tiergespann, dem er begegnet oder das er überholen will, scheuen könnte und daß er sich deshalb dem Fuhrwerk nur in ganz mäßiger Fahrt nähern dürfe. Es müsse unterschieden werden, namentlich auch nach Breite und Verkehrsbedeutung der Straße. Bei jenen Wegen, die nur der Verbindung benachbarter Ortschaften und hauptsächlich dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, müsse mit erhöhter Sorgfalt gefahren werden. Eine große Geschwindigkeit sei hier nicht zulässig. Anders sei die Sachlage bei breiten Straßen, die dem großen Automobildurchgangsverkehr dienen. Hier sei die Annahme berechtigt, daß der Fuhrwerksverkehr sich dem Kraftverkehr so weit angepaßt habe, daß der Kraftfahrzeugführer nicht veranlaßt sei, beim Passieren von Tiergespannen mit dem Scheuen zu rechnen und die Fahrgeschwindigkeit darauf einzustellen, wenn nicht besondere Umstände dies verlangen.

§ 18 Abs. 2 KraftfVerfB.D. Mit der Verpflichtung zur relativen Geschwindigkeit, zur Anpassung der Geschwindigkeit an die jeweilige Verkehrslage befaßt sich auch das Ur. des BayObLG. v. 24. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 993/29. Der

Kraftfahrzeugführer muß nicht immer ausdrücklich so fahren, daß er auf kürzeste Entfernung, also auf wenige Meter halten kann. Dazu ist er nur dann verpflichtet, wenn besondere Umstände, namentlich die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 KraftfVerfB.D. gegeben sind. Im übrigen genügt er den Anforderungen der Verkehrsordnung und der Verkehrsorgfalt, wenn er mit einer Geschwindigkeit fährt, die ihn instand setzt, seinen Verpflichtungen zu genügen. Bei Nacht darf der Kraftfahrzeugführer so schnell fahren, daß er bei der ihm durch seinen Scheinwerfer gegebenen Sehweite in der Lage ist, beim Auftauchen von Personen, Fuhrwerken oder Verkehrshindernissen Unfälle mit Sicherheit zu vermeiden. Bei modernen weittragenden Scheinwerfern ist dies bei einer Fahrgeschwindigkeit von 60—65 km in der Stunde unter normalen Verhältnissen der Fall.

§ 18 Abs. 2 KraftfVerfB.D. Wieweit ein Kraftfahrzeugführer seine Fahrgeschwindigkeit ermäßigen muß, bestimmt sich nach dem konkreten Fall, namentlich nach dem Grad der Beeinträchtigung des Überblickes über die Fahrbahn. Es ist, wie im Ur. des BayObLG. v. 10. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 931/29, ausgesprochen ist, keine Überspannung der an den Kraftfahrzeugführer zu stellenden Anforderungen, daß bei außerordentlich dichtem Nebel und durch Nebellichter unzulänglich beleuchteter Fahrbahn nur so langsam gefahren werden darf, daß der Führer jeder Zeit halten kann und die Schrittgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

§§ 18 Abs. 2, 20 KraftfVerfB.D. Im Ur. des BayObLG. v. 20. Dez. 1929, RevReg. I Nr. 884/29, wird ausgesprochen, daß eine ziffernmäßige Feststellung der Geschwindigkeit durch den Tatsachenrichter nicht immer möglich und auch nicht erforderlich ist. Die Feststellung, daß der Kraftfahrzeugführer „ziemlich rasch“, „rascher wie sonst bei Radfahren üblich“ gefahren sei, gibt jedoch kein sicheres Bild von der Fahrgeschwindigkeit. Denn daraus, daß der Kraftfahrzeugführer rascher als der Durchschnitt der Radfahrer fuhr, ergebe sich nicht zwingend, daß seine Geschwindigkeit dem § 18 StrafVerfB.D. zuwidergelaufen sei. Die Feststellung, daß der Kraftfahrzeugführer so rasch gefahren ist, daß es ihm nicht möglich war, sofort anzuhalten, ist ausreichend. Voraussetzung ist jedoch Unübersichtlichkeit der Fahrbahn, die nicht genügend festgestellt ist. Die Feststellung, daß die beiden sich kreuzenden Straßen sowie deren Fortsetzung „nicht allzu breit“ und die Ecken der Straßen mit Gebäuden besetzt sind, genügt nicht. Die StrR. hat nicht festgestellt, wie breit die Straßen sind und auf welche Entfernung Wegebenutzer sie über-

¹⁾ Die ungekürzte Wiedergabe der der JW. zur Verfügung gestellten kraftfahrzeugrechtlichen Entsch. ist bei der starken Zunahme der Nipr. auf diesem Gebiete weder möglich noch zweckdienlich. Die Materie klärt sich mehr und mehr. Tatbestände wie Rechtsausführungen sind bei vielen Entsch. ähnlich. Es wird deshalb über den Teil der Nipr. des Kraftfahrzeugverkehrs, der nicht mangels besonderer rechtlicher Bedeutung ungekürzte Wiedergabe und Besprechung erfordert, im sog. Archivsystem berichtet.

bliden können. Die Feststellung dieser Sichtweite ist aber für die Anforderungen an das Maß der Fahrgeschwindigkeit i. S. des § 8 Abs. 2 StraßVerfD., der mit § 18 Abs. 2 KraftfVerfD. gleichen Inhalts ist und kein absolutes Maß an Fahrgeschwindigkeit vorschreibt, wesentlich. Verlangt wird nicht sofortiges Anhalten, sondern Anhalten auf kürzeste Entfernung.

§§ 18 Abs. 2, 23 Abs. 4 KraftfVerfD. Im Ur. v. 7. Okt. 1930, RevReg. I Nr. 495/30 behandelt das BayObLG. den Begriff der Unübersichtlichkeit einer WeGESTELLE. Es verneint die Unübersichtlichkeit in einem Fall, in welchem vor dem Kraftwagen des Angekl. eine Limusine fuhr, die er überholen wollte und durch die eine Gruppe von Motorradfahrern verdeckt war, die auf der rechten Straßenseite hielten. Eine Unübersichtlichkeit kann nach der Entsch. in dieser Situation nicht erblickt werden. Für ein Fahrzeug ist zwar durch das unmittelbare vor ihm Fahren der vor diesem liegende rechte Straßenzug naturgemäß immer etwas verdeckt. Allein diese Verdeckung des Blickfeldes ist bei einer breiten, geraden, an sich übersichtlichen Straße, wenn nicht besondere Umstände vorliegen, unerheblich. Sie besteht auch nur so lange, als der Nachfolgende sich unmittelbar hinter dem Vorfahrenden hält. Setzt er sich zum Zweck des Überholens neben diesen, so gewinnt er den unverkürzten Ausblick auch auf die rechte Straßenseite. Würde man in solchen Fällen allgemein und stets Behinderung des Überblickes i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerfD. und mit den Folgen dieser Vorschrift annehmen, so käme der Nachfolgende auch auf einer so breiten Straße nie zum Überholen.

§ 19 KraftfVerfD. Über die Verpflichtung zur Abgabe von Warnungszeichen beim Überholen von Personen, die auf der Fahrbahn gehen, führt das Ur. des BayObLG. v. 7. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 37/30 aus, daß der Angekl. dadurch allein, daß er im Schritt gefahren sei, seine Sorgfaltspflicht als Kraftfahrzeugführer noch nicht erfüllt habe. Der Verletzte hatte durch keine Anzeichen zu erkennen gegeben, daß er die Hupezeichen des Angekl. gehört und aufgenommen hatte. Noch weniger hatte er sich auf sie eingerichtet. Der Angekl. durfte sich deshalb nicht darauf verlassen, daß der Fußgänger gewarnt sei, sondern mußte mit der Möglichkeit rechnen, daß die Warnungszeichen von ihm nicht aufgenommen wurden. Dann durfte aber der Kraftfahrzeugführer nicht, wie er es getan hatte, ohne weiteres Zeichen an dem vor ihm in der Straße gehenden Nebenkläger vorbeifahren, auch nicht im Schritt. Denn es lag durchaus im Rahmen der Erfahrung, daß sich der Fußgänger im letzten Augenblick, wenn er die unmittelbare Annäherung des Kraftfahrzeugs merkte, die äußerste rechte Straßenseite zu erreichen versuchte und dabei überfahren oder doch wenigstens angestoßen wurde, selbst wenn der Kraftwagen im Schritt fuhr (so auch RG.: DRZ. 1929, 252 Nr. 582). Der Angekl. mußte deshalb hinter dem Fußgänger seine Warnungszeichen so lange fortsetzen, bis er sich die Gewißheit verschafft hatte, daß der Nebenkläger gewarnt sei. Nötigenfalls mußte er seinen Wagen zum Stehen bringen.

§ 23 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerfD. Von der Verpflichtung zur Freigabe der Fahrbahn an den nachkommenden schnelleren Wegebenutzer handelt das Ur. des BayObLG. v. 31. Dez. 1929, RevReg. I Nr. 925/29. Es wird hier im Anschluß an eine frühere Entsch. (Ur. v. 18. Jan. 1927, RevReg. I Nr. 728/26: BayObLGSt. 27, 26) der Grundsatz ausgesprochen, daß es dem vorausfahrenden Kraftwagenführer nicht für alle Fälle zugestanden werden könne, die Fahrbahn nur dann freigegeben zu müssen, wenn dies „ohne Beeinträchtigung der eigenen Fortbewegung“ möglich ist. Im allgemeinen treffe dies zwar zu. Im einzelnen Fall könnten aber die Umstände zu einer anderen Beurteilung führen und dem Vorausfahrenden zur Pflicht machen, seine Geschwindigkeit zu ermäßigen oder sogar anzuhalten. Im einzelnen Fall entscheidet das Verkehrsinteresse unter billiger Ausgleichung widerstreitender Interessen der Beteiligten. Es liegt keine Überspannung der durch § 23 Abs. 1 Satz 3 dem Kraftfahrzeugführer auferlegten Verpflichtung vor, wenn der Tatsachenrichter von dem vorausfahrenden Kraftfahrzeugführer verlangt, nötigenfalls auch die Unbequemlichkeit eines kurzen Anhaltens auf sich zu nehmen.

§ 23 Abs. 1 KraftfVerfD., § 230 RStGB. Ein Rad-

fahrer war vorschriftswidrig (§§ 24, 10 StraßVerfD. des Oberpräsidenten v. 12. Okt. 1926) auf der linken Straßenseite gefahren, an welcher sich ein Bankett befand, auf das er noch weiter nach links ausweichen konnte. Als sich ihm auf der sonst leeren Landstraße von hinten der Angekl. auf einem Krafttrad näherte und ihm gleichzeitig von vorne ein Lastwagen entgegen kam, gab der Angekl. Warnungszeichen mit seiner Hupe. Der Radfahrer drehte sich um, ohne, wie es nach §§ 24, 12 StraßVerfD. seine Pflicht gewesen wäre, auf die rechte Straßenseite hinüberzufahren, um dem Angekl. das Linksüberholen zu ermöglichen. Erst als der Angekl. so nahe an ihm war, daß beim Rechtschwenken ein Zusammenstoß unvermeidlich war, bog dieser plötzlich unvermittelt nach rechts ab, worauf der Zusammenstoß erfolgte.

Hierin liegt kein Verstoß gegen § 23 KraftfVerfD. Nach dem Verhalten des Radfahrers blieb dem Kraftfahrzeugführer nur das Überholen auf der rechten Seite übrig. Der Kraftfahrzeugführer mußte zwar von vornherein auch mit einem Rechtsausweichen des vor ihm fahrenden Radfahrers rechnen. Dies war aber nicht mehr der Fall, als der Nebenkläger auf die Warnungszeichen nicht einging und ohne äußeren Anlaß die linke Straßenseite unverändert einhielt. Vollends brauchte der Kraftfahrzeugführer aber mit einer Rechtschwenkung des Nebenklägers nicht mehr zu rechnen, als er bereits so nahe herangekommen war, daß eine solche Maßnahme des Radfahrers einen Zusammenstoß unvermeidlich machen mußte. Mit einem völlig unvermünftigen Verhalten eines anderen erwachsenen und selbst am Fahrverkehr beteiligten Wegebenutzers braucht regelmäßig nicht gerechnet zu werden. Die gegenteilige Ansicht, die vielleicht für verkehrssichere Gegenden zutreffen mag, ist mit einer den Verhältnissen entsprechenden Auffassung von Straßenverkehr, wie er sich im Rheingebiet entwickelt hat, nicht vereinbar (OLG. Köln, Str. v. 17. Okt. 1930, S 446/30).

§ 24 KraftfVerfD. Zum Vorfahrtsrecht führt das Ur. des BayObLG. v. 25. März 1930, RevReg. I Nr. 148/30 aus, der § 24 erfordere nicht, daß das von links kommende Kraftfahrzeug die Überquerung der Kreuzungsstelle schon dann unterläßt, wenn irgendwo von rechts ein anderes Fahrzeug sichtbar wird, macht aber das Vorfahrtsrecht auch nicht davon abhängig, daß beide Fahrzeuge gleichzeitig am Kreuzungspunkt anlangen. Wer an sich zur Vorfahrt verpflichtet ist, darf selbst nur dann vorfahren, wenn er mit Gewißheit annehmen kann, daß er die Kreuzungsstelle bereits überquert hat, wenn das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrlinie erreicht. Aus dem Urteil ist noch folgender Gedankengang bemerkenswert: Der zur Duldung der Vorfahrt Verpflichtete kann sich auch nicht damit entschuldigen, daß er weitergefahren ist, um nicht durch sein Anhalten den sonstigen Gesamtverkehr zu stören. In erster Linie mußte er seine Verpflichtung aus § 24 KraftfVerfD. erfüllen.

§ 25 KraftfVerfD. Truppenkörper, geschlossene Verbände der Polizei usw. dürfen nur durch die im Feuerwehrendienst begriffenen Fahrzeuge unterbrochen oder sonstwie in ihrer Bewegung gehemmt werden. Nach dem Ur. des BayObLG. v. 24. Dez. 1929, RevReg. I Nr. 955/29 ist ein Truppenkörper eine als größeres geschlossenes Ganzes auftretende Mehrheit von Angehörigen der Wehrmacht. Die Ausdrucksweise des Gesetzes läßt erkennen, daß die Unterbrechung nur als eine Art der Hemmung betrachtet wird, daß die Hemmung als der weitere, die Unterbrechung als der engere Begriff aufgefaßt wird. Der äußere Tatbestand des § 25 ist nur erfüllt, wenn sich die Unterbrechungs- oder Hemmungshandlung gegen den Truppenkörper als solchen richtet, nicht aber, wenn nur ein einzelner seiner Teile davon berührt wird. Bei dem Tatbestand des § 25 muß es sich um ein Hemmen, also Aufhalten der Bewegung handeln. Unrichtig ist die Behauptung der Rev., die Kolonne sei schon dadurch in ihrem Zusammenhang unterbrochen worden, daß der Lastkraftwagen mit Anhänger infolge seiner Überholung abwechselungsweise zwischen die vor und nach ihm befindlichen Wagen eingeschoben wurde. Durch die Überholung wurden nur die Wagen der ganzen Kolonne genötigt, nacheinander in geordneter Fahrt nach links auszubiegen, es wurde aber keine Zurückweisung und kein Aufhalten des ganzen bewirkt.

§ 28 KraftfVerfD. Das OLG. Dresden spricht im Ur. v. 6. Aug. 1930, 1 OStA 77/30 zur Aufstellung von

Kraftfahrzeugen an engen Stellen aus, es sei nicht erforderlich, daß der Verkehr durch das Aufstellen der Wagen tatsächlich behindert worden sei, sondern daß die Herbeiführung eines Zustandes genüge, der geeignet sei, den Verkehr zu stören. Diese Auffassung wird auch sonst in der Rspr. vertreten (vgl. BayObLG. v. 1. März und 10. Mai 1929; DMtR. 1929, 335 Nr. 255 und 256).

§ 22 Abs. 2 KraftfG. Im Ur. v. 28. Jan. 1930, RevReg. I Nr. 883/29 nimmt das BayObLG. den Standpunkt ein, daß ein Verlassen in hilfloser Lage nicht schon dann vorliege, wenn der Verletzte durch einen Unfall in eine Lage geraten sei, in welcher er sich aus eigener Kraft nicht helfen könne, der Täter sich im Bewußtsein dessen entferne und es unerheblich sei, ob sich noch andere Personen in der Nähe befinden. Das BayObLG. führt aus, daß die Anwesenheit dritter Personen allein die Hilflosigkeit nicht beseitige. Wenn und solange es auf den Zufall ankomme, ob eine dritte Person helfend eingreifen wolle und könne, lasse der Kraftfahrzeugführer, welcher die Unfallstelle verläßt, den Verletzten im Zustand der Hilflosigkeit zurück.

Besteht aber Gewißheit, daß eine dritte Person sich um

den Verletzten annimmt und ihm Beistand zu leisten gewillt und auch imstande ist, so kann von einer hilflosen Lage des Verletzten nicht mehr gesprochen werden. Das BayObLG. befindet sich mit dieser Auffassung im Einklang mit RG.: HöchstRspr. 2, 183 und im Gegensatz zum RG.: HöchstRspr. 1, 36.

§§ 315, 316 RStGB. Das BayObLG. bringt im Ur. v. 18. Febr. 1930, RevReg. I Nr. 32/30 den durch seine frühere Rspr. (ZB. 1929, 1485 und Ur. v. 31. Mai 1929, RevReg. I Nr. 326/29) bereits bekannten Grundsatz zum Ausdruck, welche Sorgfalt der Kraftfahrzeugführer bei Überquerung eines schienengleichen, nicht durch Schranken gesicherten Bahnübergangs anzuwenden hat. Es ist gegebenenfalls von ihm zu fordern, daß er sich nur mit Schrittgeschwindigkeit an den Eisenbahnübergang herantastet, um allenfalls sofort anhalten zu können, es ist ihm sogar zuzumuten, daß er in geeignetem Abstand vor dem Übergang anhält, sein Fahrzeug verläßt und sich durch Umschau vergewissert, wenn er sich in anderer Weise keine zuverlässige Kenntnis verschaffen kann.

Kraftfahrzeugversicherung und Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers.

Von Rechtsanwalt Dr. Ernst Neumark, Dresden.

I. Der Widerstreit der Meinungen über die Anwendbarkeit des § 130 Satz 1 bzw. Satz 2 WVG. auf die Autokaskoversicherung ist seit einiger Zeit verstummt. Rechtslehre und Rspr. scheinen sich damit abgefunden zu haben, daß die Autokaskoversicherung der Bestimmung des § 130 Satz 1 WVG., nicht aber derjenigen des Satz 2 untersteht, also bereits leichte Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers als Schadensursache die Haftung des Versicherers ausschließt. Die Richtigkeit dieser Auffassung nachzuprüfen hält man nicht mehr für erforderlich; man begnügt sich im wesentlichen mit der Schlussfolgerung: Die Autokaskoversicherung ist nach der Rspr. des RG. Transportversicherung (RG. 72, 418 = ZB. 1910, 250; 86, 215 = ZB. 1915, 454), also gilt für sie auch die allgemeine Bestimmung des § 130 Satz 1 WVG.; der Satz 2 des § 130 WVG., der die Haftungsbefreiung des Versicherers ausschließt, wenn bei der Binnenschiffsverkehrsversicherung der Schaden durch fehlerhafte Führung des Schiffes seitens des Versicherungsnehmers verursacht worden ist, ist eine auf die Binnenschiffsfahrt zugeschnittene Sonderbestimmung, findet also auf die Autokaskoversicherung keine Anwendung¹⁾

Vereinzelt haben Obergerichte die dem Versicherungsnehmer ungünstigen Folgen der Anwendung des § 130 Satz 1 WVG. dadurch zu vermeiden versucht, daß sie mit Rücksicht auf den Einfluß von angeblich nicht mit der Bewegung oder Bewegungsbereitschaft verknüpften Gefahren in die Versicherung den Charakter derselben als Transportversicherung verneint haben²⁾. Diese Versuche haben ablehnende Kritik erfahren, so durch Bosh: ZB. 1927, 190 Anm. und insbes. durch Gottschalk: Rkrftf. 1929, 312 ff.

Verneint wird die Anwendbarkeit des § 130 Satz 1 WVG. auf die Autokaskoversicherung mit zutreffender, aber nicht erschöpfender Begründung vom OLG. Stuttgart in den Ur. v. 21. Juni 1927 (Rkrftf. 1928, 140) und v. 13. Juli 1929 (DMtR. 1930, Sp. 29 f.).

Das RG. hat bisher zu dieser Frage nicht Stellung genommen, sondern in den Ur. v. 4. Okt. 1929 (Veröffentl. des

RuffPrivVerf. 1929, 335) und v. 4. Febr. 1930 (DMtR. 1930, Sp. 144) deren Beantwortung dahingestellt sein lassen.

Wenn ich die Streitfrage wieder aufrolle und die Bedeutung der heute herrschenden Meinung einer Nachprüfung unterziehe, so tue ich es, weil diese dem Rechtsempfinden wohl aller beteiligten Kreise widerspricht. In Kraftfahrerkreisen herrscht noch heute im wesentlichen die Auffassung, daß die Kaskoversicherung jeden Schaden deckt, wenn er nicht gerade vorzüglich vom Versicherungsnehmer herbeigeführt worden ist. Auch die Versicherungsgesellschaften, welche ursprünglich bei der Aufstellung ihrer Versicherungsbedingungen und der Kalkulation der Prämien an eine derartige Beschränkung ihrer Haftung nicht gedacht haben, fühlen sich bei diesem Geschenk, welches ihnen die Juristen unerwartet in den Schoß gelegt haben, nicht recht wohl. Sie lehnen es in der Mehrzahl ab, sich auf diese Haftungsbeschränkung zu berufen; viele erklären sich bereit, beim Abschluß neuer Verträge die Anwendbarkeit des § 130 WVG. ausdrücklich auszuschließen. Dies aus der Erkenntnis heraus, daß kein Kraftfahrer bewußt eine Kaskoversicherung eingehen wird, welche nur in den seltensten Fällen Deckung gewährt, daß also die Haftungsbeschränkung nach § 130 Satz 1 WVG., sobald sie allgemein bekannt wird, das Ende der Kraftfahrzeugversicherung bedeutet.

II. Daß die Autokaskoversicherung in ihrer üblichen Form unter den Begriff der Transportversicherung fällt, kann keinem Zweifel unterliegen. Voraussetzung ist nur, daß die Versicherung einen unbestimmten, mehr oder weniger großen Kreis von Gefahren umfaßt und daß die Gefahren gerade durch die Beförderung drohen (RG. 72, 418 ff.). Unerheblich ist es, wenn die Versicherung nicht nur die eigentlichen Transportunfälle, sondern auch die außerhalb der Beförderung eintretenden Schäden, wie Brand, Explosion des Benzinbehälters, Kurzschluß, Diebstahl des Fahrzeuges oder der Fahrzeugteile deckt (vgl. RG. 86, 215; Bosh: ZB. 1927, 190; Gottschalk: Rkrftf. 1929, 312 ff.). Der Einwand von Duff: ZurRdschPrVerf. 1929, 184, daß der Standpunkt des Urteils RG. 72, 418 ff., weil über eine stempelrechtliche Frage ergangen, nicht verallgemeinert werden dürfe, ist mit Recht von Rast ebenda S. 236 zurückgewiesen worden.

III. Mit der Erkenntnis, daß die Autokaskoversicherung unter den Begriff der Transportversicherung fällt, ist für die Entsch. der Frage, ob auf sie die Bestimmungen des § 130 WVG. Anwendung finden, noch nicht viel gewonnen.

Das WVG. regelt im 5. Titel des 2. Abschnitts unter der Überschrift „Transportversicherung“ nur die Versicherung von Gütern gegen die Gefahren der Beförderung zu Lande

¹⁾ Müller, § 17 KraftfG. Anm. C II; Bruck, WVG. Anm. 11 vor § 129; Schweighäuser: Rkrftf. 1930, 283; OLG. Hamm v. 7. Mai 1928: Rkrftf. 1929, 352 f. und v. 26. Nov. 1928: Rkrftf. 1929, 157; OLG. Königsberg v. 7. Dez. 1928: Rkrftf. 1929, 157 und v. 24. Jan. 1930: Rkrftf. 1930, 321 f.; OLG. Jena v. 14. Dez. 1929: Rkrftf. 1930, 320; OLG. Köln v. 29. März 1930: ZurRdschPrVerf. 1930, 253; RG. v. 9. Nov. 1927: ZurRdschPrVerf. 1928, 28; Hagen: VerwBund., Weisheit der „Öff. rechtl. Verf.“ 1929 Nr. 1 S. 15 f.

²⁾ OLG. Köln v. 16. Juni 1926: ZB. 1927, 190 und OLG. Königsberg v. 14. Okt. 1927: Rkrftf. 1928, 92.

oder auf Binnengewässern und von Schiffen gegen die Gefahren der Binnenschiffahrt (§ 129 BGB.; RG. 72, 418; 86, 215; Gerhard, Komm. z. BGB. § 129 Anm. 4; Spuhrmann: *JurRdschPrVerf.* 1926, 144).

Nun schließt aber der Umstand, daß die Versicherung von Landtransportmitteln im BGB. nicht ausdrücklich geregelt worden ist, eine analoge Anwendung der Bestimmung des 5. Titels auf diese nicht aus. Auch die Ausführungen in RG. 72, 418 lehnen die analoge Anwendung nicht ausdrücklich ab, wie Spuhrmann anzunehmen scheint (Peiffer: *JurRdschPrVerf.* 1926, 63).

Gottschalk bejaht in seiner grundlegenden Untersuchung (*RRraftf.* 1929, 312 ff.) die analoge Anwendbarkeit. Er geht von dem Grundsatz aus, daß man, wenn ein gesetzlich nicht geregelter Zweig einem im Gesetz behandelten seinem Wesen und seinem sachlichen Inhalte nach gleichartig ist, berechtigt ist, die besonderen Vorschriften für den im Gesetz behandelten Zweig anzuwenden. Er sieht diese Voraussetzungen als gegeben an auf Grund der Feststellung, daß die Versicherung der Kraftfahrzeuge ebenso wie diejenige der Binnenschiffe gegen alle aus der Fortbewegung sich ergebenden Gefahren unter Ausdehnung auf den Ruhezustand Versicherungsschutz gibt; er erblickt also die Gleichartigkeit beider Versicherungszweige in der Übereinstimmung derjenigen Merkmale, welche bestimmend für den übergeordneten Begriff der Transportversicherung sind. Hieraus ergibt sich denotwendig der Schluß, daß die im BGB. für die Binnenschiffsversicherung aufgestellten Grundsätze auf jede Transportversicherung analog anzuwenden seien.

Nun führt aber Gottschalk einschränkend aus, es sei stets zu untersuchen, ob die einzelne Bestimmung des Gesetzes in so engem und unmittelbarem Zusammenhang mit den Eigentümlichkeiten der Schiffahrt stehe, daß sie einer analogen Ausdehnung nicht fähig sei, oder ob es sich um allgemeine Grundsätze des Versicherungsrechts handle (so auch Gottschalk: *JurRdschPrVerf.* 1926, 142 ff.). Er will also nicht, wie es zunächst den Anschein hat, die vom BGB. für die Binnenschiffsversicherung aufgestellten Grundsätze in ihrer Gesamtheit auf die Kraftfahrzeugversicherung im Hinblick auf die angebliche Wesensgleichheit beider Versicherungszweige übertragen, sondern nur diejenigen einzelnen Rechtsätze des 5. Titels, welche einen Gedanken des Gesetzgebers zum Ausdruck bringen, der über den im Gesetz ausdrücklich geregelten Fall hinausgreift und nicht eine Ausnahmenvorschrift der Binnenschiffsversicherung enthält (RG. 112, 213 = *JW.* 1926, 983). Die kritische Würdigung der Ausführungen Gottschalks muß von einer strengen Unterscheidung dieser beiden Arten der Gesetzesanalogie ausgehen, der Einordnung eines vom Gesetzgeber nicht geregelten Rechtsgebietes in ein von ihm für andere Rechtsverhältnisse aufgestelltes Rechtssystem und der Anwendung einzelner im Gesetz normierter Rechtsätze auf durch dieselben nicht unmittelbar getroffene Rechtsverhältnisse.

IV. 1. Die im Wege der Analogie vorgenommene Einordnung eines vom Gesetz nicht geregelten Rechtsgebietes in ein von ihm für andere Rechtsverhältnisse aufgestelltes Rechtssystem setzt eine besonders weitgehende Wesensgleichheit (RG. 1921, 187) beider voraus. Der Umstand allein, daß Binnenschiffs- und Kraftfahrzeugversicherung der Gattung der Transportversicherung angehören, begründet noch nicht die erforderliche Wesensgleichheit. Diese ist vielmehr bereits um deswillen zu verneinen, weil — auch nach der Auffassung Gottschalks (*JurRdschPrVerf.* 1926, 142 ff.) — einige Sätze des 5. Titels als Sonderbest. für eine analoge Anwendung zweifelstfrei auscheiden müssen (vgl. auch Harm: *RRraftf.* 1930, 254).

Der Annahme einer weitgehenden Gleichartigkeit beider Versicherungszweige steht bereits der erhebliche Unterschied der Transportwege und die sich hieraus ergebende Verschiedenheit der unter Versicherungsschutz zu stellenden Gefahren entgegen (vgl. Helm: *JurRdschPrVerf.* 1926, 292, der diese Bedenken auffallenderweise nur der analogen Anwendung des Satz 2 des § 130 BGB. entgegensetzt). Die Hauptgefahrenquelle für die Kraftfahrzeuge bilden das eigene Verhalten der Führer und dasjenige anderer Wegebenutzer, während die den Schiffen erwachsenden Schäden in der Hauptsache durch Naturgewalt verursacht werden. Demgemäß besteht, wie noch näher auszuführen sein wird, beim Verkehr mit Kraftfahr-

zeugen ein wesentlich engerer Zusammenhang zwischen den schadenbringenden Ereignissen und dem Verhalten des Führers als bei der Schiffahrt.

Eine generelle Übertragung der im BGB. für die Binnenschiffsversicherung getroffenen Bestimmungen auf die Kraftfahrzeugversicherung kann daher nicht in Frage kommen; es muß vielmehr hinsichtlich jeder einzelnen Bestimmung deren analoge Anwendbarkeit geprüft werden.

2. Da die Kraftfahrzeugversicherung bereits als Schadensversicherung dem § 61 BGB. untersteht, ist die analoge Anwendung des § 130 Satz 1 BGB. auf dieselbe nur in der Richtung von Bedeutung, daß hierdurch auch leichte Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers als Haftungsausschließungsgrund zugunsten des Versicherers anerkannt wird.

Es ist zu prüfen, ob der im § 130 Satz 1 BGB. zum Ausdruck gebrachte Rechtsgedanke in den besonderen Verhältnissen der Binnenschiffahrt wurzelt oder ob der ihm zugrunde liegende Zweckgedanke auch der Wesensart und Struktur der Kraftfahrzeugversicherung entspricht.

a) Es ist zweckmäßig, den Einfluß des Verschuldens des Versicherungsnehmers auf die Haftung des Versicherers zunächst historisch zu betrachten.

Ursprünglich galt es als Grundsatz des Versicherungsrechts, daß dem Versicherer nur der für den Versicherten zufällige Schaden zur Last falle und daß daher jeder durch Verschulden des Verletzten verursachte Schaden nicht zu ersetzen sei (RG. 14, 120). Dieser Grundsatz wurde allmählich durchbrochen, als die Entstehung neuer Versicherungszweige und die Erfordernisse des geschäftlichen Verkehrs einen generellen Ausschluß der Deckung solcher Schäden, welche in Handlungen des Versicherungsnehmers ihre Ursache hatten, nicht mehr zuließen (Gottschalk: *JurRdschPrVerf.* 1927, 265 ff.) und die Versicherung sich genötigt sah, gewisse Schuldformen in die Haftung des Versicherers einzubeziehen (Ehrenzweig: *JVerfWiss.* 23, 34; RG. 14, 121). Das vorher festgehaltene Moment des Zufälligen in der Begriffsbestimmung der Versicherung blieb mit dieser Entwicklung nicht vereinbar (Gerhard, Komm. z. BGB. § 61 Anm. 1). Der Gesetzgeber hat ihr daher Rechnung getragen und sie mit der Bestimmung des § 61 BGB. sanktioniert (vgl. die amtliche Begründung hierzu).

Nicht angegeschlossen hat sich dieser Entwicklung die Schiffsahrtversicherung. Für die Seeversicherung hat der § 821 Nr. 4 HGB. vorgeesehen, daß der Regel nach jedes Verschulden des Versicherungsnehmers als Schadensursache den Versicherer von der Haftpflicht befreit. Diesen für die Seeversicherung aufgestellten Grundsatz haben die Versicherungsbedingungen für die Binnenschiffahrt übernommen. Das BGB. hat, dieser Übung Rechnung tragend, den Grundsatz der haftungsbefreienden Wirkung jedes Verschuldens des Versicherungsnehmers im § 130 Satz 1 übernommen (vgl. die amtliche Begründung zu § 130 BGB.).

Dieser historische Überblick zeigt, daß der Ausschluß der Haftung des Versicherers für durch leichte Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers verursachte Schäden von der in § 61 BGB. sanktionierten Entwicklungstendenz der Versicherung eine Ausnahme darstellt, die ausschließlich die Schiffahrt betrifft und von der Seeschiffahrt und deren gesetzlicher Regelung ihren Ausgang genommen hat.

b) Sucht man den Zweckgedanken des § 130 Satz 1 BGB. aus dem Wortlaut und Geist des Gesetzes zu ermitteln, so muß man sich zunächst mit der Auffassung Gottschalks (*JurRdschPrVerf.* 1926, 142 ff.) auseinandersetzen. Nach dessen Meinung beruht diese Gesetzesbestimmung nicht auf den Eigentümlichkeiten des Schiffsahrtrechts, sondern auf der Erwägung, daß derjenige, der mit einem Transportmittel sich zu Wasser oder auf dem Lande fortbewegt, ganz besondere Vorsicht wegen der damit verbundenen Gefährdung Dritter aufwenden muß. Die Unrichtigkeit dieser Auffassung folgt aus der amtlichen Begründung des § 130 BGB. Dort ist ausgeführt, daß die in den Satz 1 des § 130 BGB. aufzunehmende Erstreckung des Ausschlusses der Versicherungsansprüche auch auf die durch leichtes Verschulden des Versicherungsnehmers verursachten Schäden um deswillen keine unbillige Benachteiligung seiner Rechte bedeute, weil er ohnedies für das Verschulden seiner Hilfskräfte versicherungsmäßig nicht einzustehen habe und seine Haftung für eigenes Verschulden in der Führung des

Schiffs infolge der Bestimmung des Satz 2 unschädlich ist, also seine Fahrlässigkeit nur als administratives (im Gegensatz zum nautischen) Verschulden im Rahmen des § 132 WVG. seine Ansprüche gegen den Versicherer ausschließt.

Die Bestimmung des § 130 Satz 1 WVG. verdankt ihre Aufnahme in das Gesetz, wie aus diesen Erwägungen der amtlichen Begründung hervorgeht, nur Gründen historischer Natur. Im übrigen ist es nicht Aufgabe des Versicherungsvertrages, erzieherisch auf die Versicherungsnehmer einzuwirken. (Dies ist auch Harm: RRAraftf. 1930, 259 entgegenzuhalten.)

Die Auffassung Hagens in Ehrenbergs Hdbch. d. gef. Handelsrechts, 8. Bd. II. Abt. S. 219 (ebenso Gerhard § 130 Anm. 1), daß diese Sonderregelung in § 130 Satz 1 WVG. mit der grundsätzlichen Beschränkung der Transportversicherung auf die reine Transportgefahr zusammenhänge, ist offenbar auf ein Mißverstehen der amtlichen Begründung des § 130 zurückzuführen; Hagen geht davon aus, daß der Schwerpunkt der Transportversicherung in der Deckung für diejenigen Transportgefahren liege, welche jeder Einwirkung des Versicherungsnehmers entzogen sind. Dieser Satz, der übrigens für die Kraftfahrzeugversicherung bestimmt nicht zutrifft, ist wörtlich, aber unter Weglassung der Einschränkung: „Abgesehen von dem Fall, daß bei der Schiffsversicherung der Schiffseigner sein Schiff selbst führt“, der amtlichen Begründung des § 130 WVG. entnommen. Er hat keine allgemeine Gültigkeit, sondern soll nur im Rahmen der im vorigen Absatz wiedergegebenen Erwägungen zum Ausdruck bringen, daß bei der Binnenschiffsversicherung eine Einwirkung des Versicherungsnehmers, also sein Verschulden, keine anspruchsbefränkende Rolle spielt, weil er für das Verschulden seiner Hilfskräfte nicht einzustehen hat und sein eigenes nautisches Verschulden durch den Satz 2 ohnedies ausgenommen wird.

c) Der Übertragung des in § 130 Satz 1 WVG. ausgesprochenen Rechtsgedankens auf die Kraftfahrzeugversicherung stehen auch allgemeinrechtliche Erwägungen entgegen.

Wie bereits unter IV 2a dargelegt, ist das Gefahrenmoment in der Begriffsbestimmung der Versicherung den Erfordernissen des Verkehrs und dem Auftreten neuer Versicherungszweige gewichen. Während die Schiffsversicherung als eine der ältesten Zweige diesen Grundgedanken der Deckung von auf Zufall beruhenden Gefahren am längsten — wenn auch nur als Torso — konserviert hat, ist die Kraftfahrzeugversicherung als einer der modernsten Versicherungszweige ihrer Natur nach mit demselben unverträglich. Die Gefahren, die dem Kraftfahrzeug drohen, sind in der überwiegenden Mehrzahl unabhängig von dem Einfluß von Naturgewalten und sonstigen Zufällen und stehen im engsten Zusammenhange mit der Einwirkung des Versicherungsnehmers selbst. Diese Gefahren sind vornehmlich begründet in dem Verhalten des Fahrzeugführers allein und in seiner Reaktion gegenüber Einwirkungen anderer Wegebenutzer. Hierzu kommt, daß die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrzeugführers von Gesetzgebung und Rspr. aus Gründen öffentlicher Sicherheit in einem auf anderen Rechtsgebieten unbefannten Maße gesteigert worden ist, also aus Erwägungen, welche für die Umgrenzung der Haftung des Versicherers nicht maßgebend sein dürfen. Der wirtschaftliche Zweckgedanke der Autokaskoversicherung ist es vielmehr, dem Versicherungsnehmer gegen eine bestimmte Abgabe die Erhaltung des Fahrzeuges während seiner normalen Lebensdauer zu gewährleisten.

V. Es bleibt zu prüfen, ob § 130 Satz 2 WVG. auf die Kraftfahrzeugversicherung analog anzuwenden ist.

Gottschalk, der diese Frage verneint, beruft sich auf die Entstehungsgeschichte dieser Gesetzesbestimmung (JurRdschPrVerf. 1926, 142 f.), die sich an die Vorschrift des § 4 Abs. 2 BinnSchG. anschließt, ohne ihr, wie Harm (RRAraftf. 1930, 259) anzunehmen scheint, ihre Entstehung zu verdanken (vgl. die amtliche Begründung zu § 130 WVG.). Jene bestimmt, daß der Schiffseigner, auch wenn er das Schiff führt, für den durch fehlerhafte Führung des Schiffs entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht haftet, es sei denn, daß ihm eine bössliche Handlungsweise zur Last falle. Diese Haftungsbeschränkung, zunächst nur abgestellt auf die Schadensverursachung durch die Besatzung, hat das Ge-

setz auch auf das eigene nautische Verschulden des Schiffseigners ausgedehnt aus der Erwägung, daß es unbillig wäre, den kleinen, sein Schiff selbst führenden Eigner schlechter zu stellen als denjenigen, der die Führung Hilfspersonen überläßt (RG. 72, 171 ff. = JW. 1910, 34).

Aus diesem historischen Zusammenhange folgert Gottschalk, daß die Bestimmung des § 130 Satz 2 WVG. in den eigenartig liegenden Verhältnissen des Schiffsverkehrs ihren Grund habe und nur aus diesen heraus zu verstehen sei. Geteilt wird diese Auffassung von Helm (JurRdschPrVerf. 1926, 292). In Wirklichkeit beruht der dem § 4 Abs. 2 BinnSchG. innewohnende Rechtsgedanke nicht auf der Eigenart des Schiffsverkehrs, sondern auf allgemeinen Billigkeitserwägungen. Aus dem Umstand allein aber, daß der dem § 130 Satz 2 WVG. zugrunde liegende Rechtsgedanke bereits früher in die Regelung eines anderen Rechtsgebiets des Binnenschiffsverkehrs Eingang gefunden hat, kann nicht gefolgert werden, daß er hierdurch Sondergut des Schiffsverkehrs geworden wäre. Auch aus der Systematik des Gesetzes ergeben sich keine Bedenken gegen die analoge Anwendung des § 130 Satz 2 WVG. auf andere Versicherungszweige. Unrichtig ist die Auffassung Harm's (RRAraftf. 1930, 260), daß die Bestimmung des § 130 Satz 2 WVG. nur aus dem Zusammenhange mit der Vorschrift des 1. Satzes Berechtigung habe. Wie aus der amtlichen Begründung zu § 130 WVG. hervorgeht, hat sich umgekehrt der Gesetzgeber zu der Haftungsbeschränkung in Satz 1 nur um deswillen bereitgefunden, weil diese Vorschrift durch Satz 2 zugunsten des Versicherungsnehmers erheblich gemildert wird.

Es bleibt zu prüfen, ob der dem § 130 Satz 2 WVG. innewohnende Rechtsgedanke nur der Eigenart der Binnenschiffsversicherung entspricht oder auch mit dem Wesen der Kraftfahrzeugversicherung verträglich ist. Die Billigkeitserwägung, daß der Versicherungsnehmer, der sein Fahrzeug selbst führt, nicht schlechter gestellt werden darf, als derjenige, der dies Hilfskräften überläßt, gilt in gleichem Maße für das Kraftfahrzeugwesen.

Überdies entspricht es aber dem Wesen und Zweck der Autokaskoversicherung in gesteigertem Maße, die anspruchsbefränkende Wirkung der eigenen Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers auszuschneiden. Ich verweise auf meine Ausführungen unter IV 2c. Es würden aber auch die Belange der Versicherungsgesellschaften durch die Ausdehnung ihrer Haftung auf durch leichte Fahrlässigkeit des selbstfahrenden Halters verursachte Schäden nicht beeinträchtigt werden, da sie ja ohnedies ein Verschulden dritter Fahrzeugführer den Versicherungsnehmern nicht entgegenhalten können und diese sicher gern für die Beseitigung der Deckungsbeschränkung eine Erhöhung der Prämien bewilligen werden. Andererseits ist die Gefahr, infolge Annahme eines Verschuldens ihre Versicherungsansprüche zu verlieren, überdies die Schwierigkeit der Unterscheidung von leichter und grober Fahrlässigkeit für die Kraftfahrzeughalter untragbar, auch würde diese Unsicherheit eine Überlastung der Gerichte herbeiführen.

Die herrschende Meinung sowie die gesamte Rspr. lehnt die analoge Anwendung des § 130 Satz 2 WVG. auf die Kraftfahrzeugversicherung ab, zum größten Teil ohne oder mit unzureichender Begründung⁹⁾. Auch die Gesichtspunkte, aus denen Helm (a. a. O.) die analoge Anwendbarkeit des § 130 Satz 2 WVG. ablehnt, habe ich bereits widerlegt.

Keinem Zweifel kann es unterliegen, daß man, wenn man schon die analoge Anwendbarkeit des § 130 Satz 1 WVG. auf die Kraftfahrzeugversicherung bejaht, diese dann nicht hinsichtlich des 2. Satzes ablehnen kann (zustimmend Giesel: Das Auto und Kraftrad 1930, 413; Voigt: DNR. 1930, 353 ff.). Wie ich bereits unter IV 2b ausgeführt habe, und wie aus der amtlichen Begründung zu § 130 WVG. unmißverständlich hervorgeht, hat der Gesetzgeber sich nur um deswillen zur Aufnahme des Satz 1 entschlossen, weil dessen Bedeutung durch die Bestimmung des 2. Satzes erheblich eingeschränkt wird.

⁹⁾ RG. Berlin v. 11. Okt. 1928: RRAraftf. 1930, 319; DLG. Hamm v. 26. Nov. 1928: RRAraftf. 1929, 157; DLG. Königsberg v. 24. Jan. 1930: RRAraftf. 1930, 321 f.; Rast: JurRdschPrVerf. 1929, 236.

Übereinkommen über den Luftbeförderungsvertrag.

Von Dr. Hermann Döring, Berlin.

Die in dem Internationalen Luftverkehrs-Verbande (International Air Traffic Association [IATA]) zusammengefügten Luftfahrtunternehmen haben erstmalig gelegentlich der Konferenz in Wien (Februar 1927) die Einführung gleicher allgemeiner Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr und für den Passagierluftverkehr und gleicher Muster für Luftfrachtbriefe und Flugscheine beschlossen. Mit der Entwicklung des Luftverkehrs entstand jedoch bald danach bei einzelnen Mitgliedern, insbes. bei der Deutschen Luft-Hansa, der Wunsch, diese Bedingungen zu erweitern, um verschiedene Fragen, die der seinerzeit absichtlich knapp gewählte Inhalt mit sich bringen mußte, zu klären und zu beseitigen und dabei auch den Gepäckverkehr in stärkerem Maße als bisher zu berücksichtigen. Neue Einrichtungen, wie sie in Deutschland und einigen anderen Ländern durch das Zusammenwirken von Flug- und Eisenbahndienst im *Flei-Personen- und Flei-Güterverkehr* geschaffen wurden, machten außerdem eine größere Anpassungsfähigkeit der Beförderungsbedingungen und -urkunden an die anderer Beförderungsmittel erwünscht.

Diese Anregungen und Wünsche wurden mehrfach zurückgestellt, weil die Verabschiedung eines Abkommens über Unternehmerhaftung und Beförderungsscheine im zwischenstaatlichen Luftverkehr seitens des Internationalen Sachverständigenausschusses für Luftprivatrecht (Citeja) zu erwarten war, das grundlegend in den Beförderungsvertrag der Luftfahrtunternehmen eingreifen wollte.

Bekanntlich hat die Warschauer Konferenz, an der die Vertreter einer großen Anzahl europäischer und außer-europäischer Regierungen teilnahmen, diese Vorarbeiten der Citeja abgeschlossen und am 12. Okt. 1929 zur Zeichnung des „Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ geführt¹⁾. Mit einer nachfolgenden Ratifizierung wird gerechnet. Dieses Abkommen enthält verschiedene zwingende Bestimmungen über die Haftpflicht und den Inhalt der Beförderungsurkunden, die die Luftfahrtunternehmen, die am zwischenstaatlichen Luftverkehr teilnehmen, nach der Ratifizierung der Warschauer Beschlüsse in ihren Beförderungsbedingungen berücksichtigen müssen. Da aber das Warschauer Abkommen alle übrigen Fragen des Luftbeförderungsvertrages unberührt läßt, ist es nur unter weitgehender Ergänzung als Grundlage für eine umfassende Regelung zu verwenden.

Eine solche Regelung kam in Form eines Übereinkommens über den Luftbeförderungsvertrag zwischen den in der IATA zusammengeschlossenen Luftfahrtunternehmen²⁾ am 9. Sept. 1930 in Antwerpen nach einem Jahr Vorarbeit zustande. Die Unternehmen verpflichten sich in diesem Übereinkommen, die ihm beigelegten Beförderungsbedingungen und -urkunden mit dem gleichen Tage einzuführen, an dem das Warschauer Abkommen nach Ratifizierung durch fünf Staaten in Kraft tritt.

Für eine derartige umfassende Regelung sprach besonders der Umstand, daß es nach der Ratifizierung des Warschauer Abkommens auch sonst neben diesem kein internationales Recht für den Luftbeförderungsvertrag gibt. Die Luftfahrtunternehmen waren also für ihren zwischenstaatlichen Verkehr geradezu genötigt, erschöpfende Beförderungsbedingungen herauszugeben, um zu vermeiden, daß das neue im Warschauer Abkommen enthaltene Luftbeförderungsrecht in jedem Lande verschiedenartig und daher für Luftfahrtunternehmen, Fluggäste und Absender von Gütern in gleicher Weise unüberschaubar seine Ergänzung findet.

Es lag nahe, bei solchen Ergänzungen auf die Erfahrungen alter Verkehrsmittel, insbes. der Eisenbahn, zurückzugreifen. Gerade die Verner Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr und über den Eisenbahn-Frachtverkehr v. 23. Okt. 1924 stellen bereits ein gültiges internationales Recht dar, das sich im allgemeinen bewährt hat und in vielen Teilen der im Luftverkehr vorhandenen Übung bzw. den ausgeglichenen Interessen der Luftfahrtunternehmen und der Benutzer entspricht.

Neben den Bedingungen des Eisenbahnverkehrs wurden auch die Beförderungs- und Überfahrtsbedingungen großer Schiffsahrtunternehmen beachtet. Dies war erforderlich, da mit einer weiteren Ausbildung des kombinierten Luft- und Schiffsverkehrs und mit der Aufnahme größerer Luftstrecken über See schon für absehbare Zeit gerechnet werden muß. Wenn man auch zunächst darauf verzichtet hat, auf verschiedene Besonderheiten des Luftverkehrs über See und des kombinierten Luft- und Schiffsverkehrs einzugehen, so wurden doch die Beförderungsbedingungen so gestaltet, daß sie leicht durch Zusatzbedingungen für diese Verkehrsarten ergänzt werden können.

Es ist zu begrüßen, daß die Konferenz in Antwerpen dem ihr vorgelegten Entwurf auch insofern folgte, daß das Übereinkommen auf den zwischenstaatlichen und den innerstaatlichen Luftverkehr im Gegensatz zum Warschauer Abkommen zu erstrecken ist. Fluggäste und Güter, die mit ein und demselben Luftfahrzeug befördert werden, sollen regelmäßig gleichartige Ansprüche haben. Von diesem Grundsatz ist nur insofern eine Ausnahme gemacht worden, als man gewisse Bestimmungen, in denen das Warschauer Abkommen nach Ansicht der verschiedensten Kreise zu weit gegangen ist, z. B. die Bestimmungen über Verspätungshaftung, nur auf zwischenstaatliche Beförderungen im Sinne des Warschauer Abkommens erstreckt hat.

Die dem Antwerpener Übereinkommen beiliegenden „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luft-Personen- und -Gepäckverkehr“ enthalten Vorschriften über Gegenstand und Geltungsbereich, Inhalt und Bedeutung des Flugscheins und des Fluggepäckscheins, Beförderung Minderjähriger, Anweisung und Vorausbestellung der Plätze, von dem Fluge ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen und Gegenstände, Verhalten der Fluggäste, Verantwortlichkeit des Fluggastes für sein Reisegepäck, Verpackung, Beschaffenheit und Auslieferung desselben, Abschluß des Beförderungsvertrages, Grundsätze für die Berechnung und Rückerstattung von Beförderungspreisen, Tarife, Versicherung, Streitigkeiten, Haftung der Luftfahrtunternehmen, Anbringung von Reklamationen und Erhebung von Klagen.

Entsprechende Vorschriften finden wir in den beiliegenden „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luft-Güterverkehr“. Hier treten Bestimmungen hinzu über Inhalt und Bedeutung des Luftfrachtbriefes, Haftung des Absenders für die Angaben im Luftfrachtbrief, Lieferfristen und Ablieferung.

Ebenso wie bei den bisherigen Beförderungsbedingungen schließen auch die neuen Bedingungen mit einer Bezugnahme auf zwingende gesetzliche Bestimmungen, mit denen die Beförderungsbedingungen in irgendeinem Lande nicht übereinstimmen. Hier sollen wie bisher die gesetzlichen Vorschriften, soweit sie zwingend sind und auf die einzelne Sendung Anwendung finden müssen, die Beförderungsbedingungen ersetzen bzw. ergänzen.

Man muß hoffen, daß das Warschauer Abkommen sobald als möglich in Kraft tritt, damit auch das Antwerpener Übereinkommen über den Luftbeförderungsvertrag zur Einführung gelangen kann und damit auch den weitergehenden Arbeiten innerhalb der IATA und der Union Internationale des Chemins de Fer für die Internationalisierung des kombinierten Flug-eisenbahndienstes der Weg freigemacht wird.

¹⁾ Vgl. Niese: JW. 1929, 3440; Wegerdt: DZ. 1929, 1460 und Wüstenböfer: DZ. 1930, 939.

²⁾ Vgl. mein dem Übereinkommen zugrunde liegendes „Projet de Convention concernant le contrat de transport aérien“. Droit Aérien, Paris 1930, 3. Heft.

Die Neuregelung des zwischenstaatlichen Kraftfahrzeugrechts durch das Pariser Abkommen *).

Auf das Pariser Abk. v. 24. April 1926 über den Kraftfahrzeugverkehr¹⁾, das für Deutschland am 13. Dez. 1930 in Kraft getreten ist, ist das zwischenstaatl. Luftrecht offensichtlich nicht ohne Einfluß geblieben. Das zeigt sich vor allem in der Trennung zwischen Zulassungsschein und Führerschein. Nach Art. 3 des alten ParAbk. v. 11. Okt. 1909 war zur Teilnahme am zwischenstaatl. Kraftfahrzeugverkehr nur ein einheitlicher internationaler Fahranschein erforderlich, der zugleich über den technischen Zustand des Fahrzeugs und die persönlichen Eigenschaften des Führers Rechenschaft gab. Das neue Abk. sieht die Ausstellung eines Zulassungsscheins und eines besonderen Führerscheins vor. Man ist dabei unverkennbar von dem ParLuftAbk. v. 13. Okt. 1919 ausgegangen, dem Dtschl. zwar bislang nicht beigetreten ist, das aber das zwischenstaatl. Luftrecht der Nachkriegszeit so entscheidend beeinflusst hat, daß auch die dtin. Staatsverträge über den Luftverkehr im wesentlichen auf seinen Grundsätzen fußen.

Der intern. Zulassungsschein entspricht dem Lufttüchtigkeitszeugnis. Das zwischenstaatl. Verkehrsrecht geht heute in allen Zweigen (Land-, See- und Luftverkehr) davon aus, daß nur Fahrzeuge, die baulich bestimmten Mindestanforderungen genügen, einen Anspruch darauf haben, außerhalb ihres Heimatstaates am Verkehr teilzunehmen. So hat das ParLuftAbk. in Anhang B den einzelnen Vertragsstaaten auferlegt, Mindestanforderungen an die Sicherheit der Flugzeuge zu stellen, die von der CINA als verwaltungsmäßigem Organ ausgearbeitet worden sind²⁾. Dem folgt auch das Ibero-Amerikanische Abk. Das Abk. der Panamerikanischen Union dagegen verlangt in Art. 12 nur, daß das Luftfahrzeug den gesetzl. Anforderungen seines Heimatstaates entsprechen muß. Von allgemeinen Mindestanforderungen konnte im Vertrage abgesehen werden, da sich in den amerikanischen Staaten ein durchaus einheitlicher Maßstab bei den Anforderungen an die bauliche Eignung des Luftfahrzeugs gebildet hat. Eine Sicherung gewährt die Auflage in Art. 12 Abs. 4, daß jeder Vertragsstaat den anderen Teilnehmerstaaten des Abk. seine gesetzl. Anforderungen an die Flugtüchtigkeit der Luftfahrzeuge mitzuteilen hat.

Gemäß Art. 13 ParLuftAbk. ist ein vom Heimatstaat des Luftfahrzeugs nach den Richtlinien des Abk. ausgestelltes Lufttüchtigkeitszeugnis von allen Vertragsstaaten anzuerkennen. Der Verwaltungsakt des Heimatstaates ist also ausreichend für die Beteiligung am zwischenstaatl. Verkehr. Er hat in sämtlichen Vertragsländern des Abk. Geltung. Das Panamerikanische Abk. dagegen, das keine Mindestanforderungen stellt, gibt in Art. 12 Abs. 5 jedem Vertragsstaat die Berechtigung, dem Lufttüchtigkeitszeugnis eines anderen Vertragsstaates die Anerkennung zu versagen, wenn die Besichtigung durch einen ordnungsgemäß ermächtigten Ausschuß des Aufenthaltsstaates ergibt, daß das Luftfahrzeug den gesetzl. Bestimmungen des Aufenthaltsstaates über die öffentl. Sicherheit nicht entspricht. Hier ist also der fremde Verwaltungsakt einer Nachprüfung durch den Aufenthaltsstaat unterzogen.

Das ParAbk. über den Kraftfahrzeugverkehr hat in Art. 3 die Anforderungen, die an ein Kraftfahrzeug im zwischenstaatl. Verkehr zu stellen sind, im einzelnen aufgezählt. Die Prüfung ist durch die zuständige Behörde oder einen von dieser damit beauftragten Verein³⁾ vorzunehmen. Das ParAbk. folgt damit dem ParLuftAbk. Es geht aber insofern noch darüber hinaus, als nach dem ParLuftAbk. das vom Heimatstaat ausgestellte Zeugnis für den Aufenthaltsstaat maßgebend ist, während nach Art. 4 Abs. 3 Satz 2 das Recht, vom internationalen Zulassungsschein Gebrauch zu machen, verweigert werden kann, wenn die in Art. 3 festgesetzten Bedingungen augenscheinlich nicht mehr erfüllt sind. Der Ton liegt hierbei auf dem „nicht mehr“. Der Aufenthaltsstaat kann nicht geltend machen, daß bei Ausstellung des Zulassungsscheins der Heimatstaat die Bedingungen des Art. 3 verkannt oder zu geringe Anforderungen gestellt habe. Denn damit würde der fremde Verwaltungsakt für ungesetlich erklärt. Er kann nur in dem Falle, daß nachträglich das Fahrzeug etwa durch

Unfall, Verschleiß, Abnutzung den Bedingungen des Art. 3 nicht mehr entspricht, dem Zulassungsschein die Anerkennung versagen.

Der internationale Führerschein entspricht dem Befähigungszeugnis in Art. 12 ParLuftAbk. und Art. 13 PanamerikanAbk. Das Befähigungszeugnis ist die Voraussetzung für die Steuerung eines Flugzeugs. Das LuftAbk. spricht in § 4 vom Luftfahrerschein, was nur einen anderen Ausdruck bedeutet. Der Luftfahrerschein macht den Verwaltungsakt der Erlaubniserteilung, der wiederum von der Ablegung einer Befähigungsprüfung abhängig ist, nach außen kund. Das gleiche gilt für den Führerschein im zwischenstaatl. Kraftfahrzeugverkehr. Er stellt einen Verwaltungsakt des ausstellenden Staates dar. Es fragt sich aber hierbei, welchen Gesichtspunkten die Erteilung des Führerscheins unterliegt, mit anderen Worten, welche materielle rechtliche Norm die Grundlage des Verwaltungsaktes bildet, der durch das ParAbk. zwischenstaatl. Bedeutung bekommt. Art. 6 bestimmt ledigli., daß der Fahrer diejenigen Eigenschaften besitzen muß, die eine hinreichende Gewähr für die öffentliche Sicherheit geben. Hier also keine ins einzelne gehende Best., sondern eine Formel, die der berühmten Fassung des § 17 Abs. 1 KraftVerkVd. nahekommt. Vor allem aber fehlt es an einem Hinweis, welches Recht den Maßstab dafür abgibt, daß der Fahrer hinreichende Eigenschaften für die öffentliche Sicherheit besitzt. Hat das Abk. das Recht des ausstellenden Staates, des Aufenthaltsstaates oder gar einen besonderen zwischenstaatl. Standard im Auge? Für letzteres spricht, daß auch Art. 3 bezüglich der technischen Eigenschaften des Fahrzeugs einen besonderen Zustand geschaffen hat, der unabhängig von den Best. der Vertragsstaaten des Abk. ist. Dagegen spricht, daß man bei der Fassung des Art. 6 schwer sagen kann, welche Eigenschaften der Fahrer vom zwischenstaatl. Gesichtspunkt aus besitzen muß. Art. 6 Abs. 2 ergänzt den Abs. 1 ledigli. dahin, daß der Fahrer seine Befähigung vor der zuständigen Behörde oder einem von dieser damit beauftragten Verein nachgewiesen haben muß. Wer nun die einzelstaatl. Gesetzgebungen zum Kraftfahrzeugrecht kennt, der weiß, daß jeder Staat den Verwaltungsakt der Erlaubniserteilung von anderen Anforderungen abhängig macht⁴⁾. Deutschland fordert eine ärztliche Untersuchung, die Abwesenheit sittlicher Mängel und die Ablegung einer Eignungsprüfung, die wiederum von der Vorbildung durch einen staatlich zugelassenen Fahrlehrer abhängig ist. England verlangt nur die Abgabe einer formlosen Erklärung des Antragstellers, daß er gewissermaßen genau aufgezählte körperliche Mängel nicht besitze (Art. 5 Road Traffic Act 1930). Die Ablegung einer Eignungsprüfung ist unbekannt. Frankreich erfordert zwar die Ablegung einer Eignungsprüfung, aber keine ärztliche Untersuchung. Belgien umgekehrt eine ärztliche Untersuchung, aber keine Eignungsprüfung. In Holland bedarf es nur einer Eignungsprüfung. Spanien verlangt ein ärztliches Attest, ein Führungszeugnis und die Ablegung einer Prüfung vor einem durch den Zivilgouverneur anerkannten Sachverständigen.

Es läßt sich also schwerlich behaupten, daß durch die Übereinstimmung der staatl. Gesetzgebungen sich ein zwischenstaatl. Durchschnitts- oder Mindestmaß an Anforderungen herausgestellt habe.

Man könnte umgekehrt der Meinung sein, daß die Eigenschaften des Führers nach den Vorschriften des Aufenthaltsstaates ihre Beurteilung finden müßten. Aber abgesehen davon, daß das Abk. davon nicht spricht, würde das schon deshalb nicht möglich sein, weil der Verwaltungsakt des Staates, der den internat. Führerschein ausstellt, für alle anderen Vertragsstaaten des Abk. Gültigkeit besitzt. Der ausstellende Staat kann nicht wissen, wie viele und welche Vertragsstaaten der Antragsteller besuchen will. Und weiter: Wenn z. B. ein Engländer den internat. Führerschein beantragt, so kann die engl. Behörde nicht von der Erwägung ausgehen, daß der Fahrer, wenn er nach Dtschl. will, sich einer Eignungsprüfung unterzogen haben müsse, wenn er jedoch nach Belgien will, dies nicht brauche; daß das eine Land eine ärztliche Untersuchung verlange, das andere nicht; daß manche Länder die Abwesenheit sittlicher Mängel erfordern, während andere dies nicht tun. Der Verwaltungsakt kann sich nur einheitlich nach einem zwischenstaatl. Standard oder den Anforderungen des ausstellenden Staates richten.

Wenn man jedoch von den Best. des Ausstellerstaates über die Eigenschaften des Führers den Ausgangspunkt nimmt, so ist zwar das Maß der Anforderungen fest umrissen, man kommt jedoch zu recht eigenartigen Ergebnissen. Art. 7 Abs. 5 erklärt nämlich, ähnlich wie Art. 4 bezüglich des Zulassungsscheins, daß der internat. Führerschein in allen Vertragsstaaten ohne neue Prüfung als gültig anerkannt wird. Nur wenn die in Art. 6 festgesetzten Bedingungen augenscheinlich nicht erfüllt sind, kann das Recht, von ihm Gebrauch zu machen, verweigert werden.

Wenn man also nicht in Art. 6 eine zwischenstaatl. Norm erblickt, so bedeutet er nur eine Rückverweisung auf das Recht

4) Einzelheiten s. Volkmann, Kraftfahrzeugunfälle und Kraftfahrzeugrecht, 1929, S. 119.

*) Vgl. ZB. 1929, 2038 und 2808 ff.

1) Wortlaut s. RWB. 1930, II, 1233. Das Abkommen ist von 41 Staaten unterzeichnet.

2) Mindestanforderungen der CINA für die Ausstellung eines Lufttüchtigkeitszeugnisses: MfL. 1927, 597.

3) Diese letztere Bestimmung ist mit Rücksicht darauf getroffen, daß in verschiedenen Ländern nicht die Verwaltungs- oder Polizeibehörden, sondern besondere Vereine mit der Nachprüfung der technischen Eigenschaften des Kraftfahrzeugs vor Inbetriebnahme betraut sind. So in Frankreich der Service des Mines (Art. 26 Code de la Route). Die Hervorhebung ist jedoch überflüssig; denn mit dem Verwaltungsakt der Zulassungserteilung deckt der betreffende Staat die getroffenen Feststellungen.

des Staates, der den Führerschein erteilt. Der Aufenthaltsstaat macht die Best. des Ausstellerstaates über die Eigenschaften des Führers zur Voraussetzung des Verkehrs in seinem Bereich. Die Anerkennung dieses fremden Verwaltungsaktes kann daher nicht aus dem Gesichtspunkte verweigert werden, daß der Führer nicht die Eigenschaften, die der Aufenthaltsstaat verlangt, besitzt. Es kann ferner auch nicht behauptet werden, daß bei Ausstellung des Führerscheins der Führer nicht die von dem ausstellenden Staate erforderlichen Eigenschaften besessen hat. Denn damit würde dem ausstellenden Staate vorgeworfen, daß er seine eigenen Rechtsätze verkannt habe. Es kann nur geltend gemacht werden, daß der Führer zur Zeit den Anforderungen, die nach dem Recht des ausstellenden Staates an den Führer zu stellen sind, nicht mehr genüge.

Das hat wiederum im Gefolge, daß sich Dtschl., wenn z. B. ein Engländer von seiner britischen Behörde den Führerschein ausgestellt erhalten hat, sich nicht darauf berufen kann, daß der Fahrer in England keine Eignungsprüfung abgelegt habe. Es kann einem Franzosen nicht vorwerfen, daß die ärztliche Untersuchung fehle. Es bietet sich, wenn etwa ein schwerhöriger Franzose oder ein Engländer, der keinen Fahrunterricht genossen hat, auf dt. Wegen steuert, keine Handhabe, ihm die Führung zu untersagen. Auch nicht aus dem Gesichtspunkt des § 10 II 17 WR. Mag auch der Staat innerhalb seines Hoheitsbereiches seine polizeilichen Verfügungen gegen Fremde richten können, — die Untersagung der Führung wäre ein Hoheitsakt, der einen staatsvertragsmäßig anerkannten fremden Verwaltungsakt außer Kraft setzen würde.

Der Fall könnte aber noch krasser liegen. Ein Deutscher, dem in Dtschl. der Führerschein nicht gewährt worden ist, sei es wegen körperlicher Fehler, mangelnder sittlicher Eigenschaften oder fahrtechnischer Untauglichkeit, könnte sich in London, wo die Voraussetzungen weit weniger streng als in Dtschl. sind, den englischen Führerschein beschaffen. Denn es ist keinem Staate verwehrt, innerhalb seines Hoheitsgebietes auch Fremden den Führerschein zu gewähren. Damit erkennt der betreffende Staat verwaltungsrechtlich die berufliche Eignung des Zeugnishafters für sein Gebiet an. Auf Grund dieses englischen Führerscheins könnte der Deutsche in England den internat. Führerschein erhalten, da dieser auch Ausländern erteilt werden darf. Und damit würde der Deutsche wiederum in Dtschl. fahren können. Dtschl. könnte dann nach Art. 7 Abs. 5 die Anerkennung des Zulassungsscheins nur verweigern, wenn auch die Anforderungen des englischen Road Traffic Act nicht erfüllt sind.

In dieser Hinsicht ist die Best. des Art. 13 Abs. 2 ParLuftv. Abk., der sich auch die meisten Staatsverträge anschließen, weitergehend: Ein Staat braucht die Befähigungszugnisse, die einem seiner Staatsangehörigen von einem anderen Vertragsstaat ausgestellt sind, innerhalb seiner Grenzen und über seinem Gebiet nicht anzuerkennen.

In all den erwähnten Fällen kann daher, falls nicht augenscheinlich die Mindestforderungen des den Führerschein ausstellenden Vertragsstaates erfüllt sind, nur auf die Entziehung des Führerscheins durch den Ausstellerstaat gedrängt werden.

Es erscheint deshalb angebracht, in Art. 6 ebenso wie in Art. 3, beim Zustand des Fahrzeugs genaue Forderungen aufzustellen, denen der Fahrer entsprechen muß, um am zwischenstaatl. Verkehr teilnehmen zu dürfen. Die augenblickliche Lösung ist wenig befriedigend, gleichviel, ob man in Art. 6 eine Rückverweisung auf das Recht des ausstellenden Staates oder eine selbständige zwischenstaatl. Norm erblickt. Aber wie es im Luftrecht gelungen ist, sich auf einer Reihe von Mindestanforderungen zu einigen, sollte dies auch im zwischenstaatl. Kraftfahrzeugrecht möglich sein.

M. Dr. R. Volkmann, Düsseldorf.

Übergangsfragen beim Gaststättengesetz.

Das GaststättG. v. 28. April 1930 (RGBl. I, 146) ist bereits am 1. Juli 1930 in Kraft getreten. Infolge dieser knappen Frist ist es nicht möglich gewesen, in den verschiedenen Kommentaren zu diesem Gesetz, die inzwischen erschienen sind, alle Fragen, die gerade die Übergangszeit auftauchen läßt, mit der wünschenswerten Gründlichkeit zu klären. Dem Verf. dieser Zeilen, der in langjähriger Verwaltungstätigkeit das Gewerbeamt zu handhaben hat, und der auch als Vertreter der bremischen Regierung an einigen entscheidenden Beratungen der verschiedenen Regierungsentwürfe zu einem SchankstättG. hat teilnehmen können, sei daher gestattet, zu einigen dieser Fragen Erläuterungen zu geben. Es sind Fragen, die sich aus der Praxis ergeben, über die aber das Gesetz selbst und das bisherige Schrifttum keinerlei oder keine befriedigende Auskunft erteilen. Da auch die Mpr. darüber nicht sobald bekannt werden wird; wird ihre Erörterung an dieser Stelle erwünscht sein.

I. Gleich die erste Frage ist für die beteiligten Gewerbetreibenden äußerst wichtig: In welcher Frist erlischt eine am

1. Juli 1930 ruhende Erlaubnis zur Gast- und Schankwirtschaft oder zum Kleinhandel mit Branntwein?

Das GaststättG. bestimmt in § 4 Abs. 2: „Die Erlaubnis erlischt, wenn der Inhaber seinen Betrieb seit einem Jahre nicht mehr ausgeübt hat, ohne daß ihm darüber hinaus eine Frist gewährt worden ist, innerhalb deren der Betrieb wieder aufgenommen werden muß.“ Die GewD. sagt in § 49, der bisher für diese Erlaubnisse galt: „Hat der Inhaber einer solchen Erlaubnis seinen Gewerbebetrieb während eines Zeitraumes von drei Jahren eingestellt, ohne eine Fristung nachgesucht und erhalten zu haben, so erlischt dieselbe.“ Welche Vorschrift gilt nun für derartige Konzeptionen, die bei Inkrafttreten des neuen Rechts kürzer als drei Jahre, aber länger als ein Jahr geruht haben, ohne daß eine Fristung gewährt worden ist? Wer die Entziehung des GaststättG. hat verfolgen können, weiß, daß der letzte Entwurf der Regierung hier absichtlich keine Übergangsvorschrift gebracht hat; es sollten also die neuen scharfen Bestimmungen, die gewissen Mißständen im Wirtsgewerbe ein Ende machen sollen, sofort in Kraft treten. Ist das Gesetz geworden? Ich glaube doch. Ich weiß, daß im Schrifttum, soweit es überhaupt auf diese Frage eingeht, die Ansicht vertreten wird, die Vorschrift des neuen Rechts, wonach ruhende Erlaubnisse bereits nach einem Jahre, anstatt nach drei Jahren erlöschen, erst am 1. Juli 1931 wirksam werden könne: Mit anderen Worten, erst eine einjährige Frist unter der Geltung des neuen Rechts könne eine Erlaubnis zum Erlöschen bringen, die weniger als drei Jahre ruhe. Die einjährige Frist beginne also erst mit dem 1. Juli 1930, an dem das neue Gesetz in Kraft getreten ist. Das trifft m. E. nicht zu. Wenn es so sein sollte, müßte das GaststättG. eine ähnliche Bestimmung enthalten, wie seinerzeit die GewD. enthalten hat. Dort bestimmt nämlich § 50: „Auf die Inhaber der bereits vor dem Erscheinen des gegenwärtigen Gesetzes erteilten Genehmigungen finden die im § 49 bestimmten Fristen ebenfalls Anwendung, jedoch mit der Maßgabe, daß diese Fristen erst vom Tage der Verkündung dieses Gesetzes zu laufen anfangen.“ Das GaststättG. bestimmt in dieser Hinsicht nichts. Man könnte ja nun vielleicht sagen: weil das GaststättG. nicht vorschreibt, daß die neue Frist auf die früher erteilten Erlaubnisse anzuwenden sei, so fänden seine neuen Fristen auf die alten Erlaubnisse eben keine Anwendung, vielmehr gelte die alte dreijährige Frist des § 49 GewD. für sie weiter. Das ist aber nicht richtig. § 32 GaststättG. ändert nämlich den § 49 GewD. dahin, daß dort die Verweisung auf § 33 GewD. gestrichen wird. Das bedeutet also: am 1. Juli 1930 hörte die Geltung des § 33 GewD. für die durch das GaststättG. geregelten Erlaubnisse auf. Die Frist für das Erlöschen kann deshalb nicht mehr nach altem Rechte beurteilt werden. Der Vergleich mit einer anderen Bestimmung des neuen Rechts ergibt aber weiter, daß auch die Meinung nicht zutrifft, wonach für alte Erlaubnisse zwar nicht mehr die dreijährige Erlöschensfrist gelte, immerhin aber erst ein einjähriges Ruhen unter Herrschaft des neuen Rechts ihr Erlöschen bewirke. Wo das GaststättG. etwas Neues will, hat es das ausdrücklich bestimmt, nämlich in § 5. Dieser ergibt, daß die neue 30jährige Frist, nach deren Ablauf die Erlaubnis juristischer Personen usw. erlöschen soll, für Erlaubnisse, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes erteilt worden sind, erst mit Inkrafttreten des Gesetzes zu laufen beginnt: diese Erlaubnisse erlöschen „mit dem Ablauf von 30 Jahren nach diesem Tage“. Sollte für die Frist für das Erlöschen ruhender Erlaubnisse etwas Entsprechendes gelten, so müßte das Gesetz eine Bestimmung ungefähr folgenden Inhalts aufweisen: „Eine Erlaubnis, die der Inhaber vor dem Inkrafttreten des GaststättG. nicht mehr ausgeübt hat, ohne daß sie bei Inkrafttreten des Gesetzes erloschen war, erlischt mit Ablauf eines Jahres nach diesem Tage, sofern die durch § 49 GewD. bestimmte Frist nicht vorher abläuft.“

Die gegenteilige Meinung beruft sich auf § 1 Abs. 2 GewD. Dort heißt es: „Wer gegenwärtig zum Betriebe eines Gewerbes berechtigt ist, kann von demselben nicht deshalb ausgeschlossen werden, weil er den Erfordernissen dieses Gesetzes nicht genügt.“ Damit ist diese Auffassung aber nicht zu rechtfertigen. Denn § 1 bezog sich auf die Zeit, zu der die GewD. in Kraft trat (v. Landmann-Rohmer, GewD., I S. 101). Vor allem aber betrifft er den Ausschluß von der Gewerbeberechtigung, weil jemand den Erfordernissen der GewD. nicht genügt, nicht aber das Erlöschen einer Erlaubnis durch Fristablauf. Das ergibt schon die erwähnte Regelung dieser Fragen für die GewD. durch deren § 50. Man wird sich also damit abfinden müssen, daß Erlaubnisse, die vor dem 1. Juli 1930 über ein Jahr lang nicht ausgeübt worden sind, seit diesem Tage erloschen sind, sofern sie nicht ausdrücklich darüber hinaus befristet worden sind¹⁾.

II. „Liegen bei mehreren Antragstellern die gleichen Voraussetzungen hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit i. S. des § 2 GaststättG. vor, so sind im allgemeinen diejenigen Antragsteller zu bevorzugen, die aus dem Gastwirtsgewerbe hervorgegangen sind.“ So

¹⁾ Abweichend Ur. des BremVerwG. v. 15. Dez. 1930 Nr. 164/30: Deutsche Verwaltungskartei, Karte Gewerbebehörde 35.

heißt es in einem Runderlaß, II E 359, des preuß. InnMin. betr. die Auslegung des GaststättG. (v. 13. Juni 1930: MBl. Nr. 25; abgedr. im Komm. z. GaststättG. von Dr. Kerstiens, Polizeiverlag C. A. Weller, Berlin, S. 44). Das geht auf eine Anregung des Volkswirtschaftlichen Aussch. des R. zurück, der damit dem Wirtsgewerbe nützen wollte. Diese Anregung verträgt sich aber schlechthin nicht mit dem Gesetze, wie es erlassen ist. Die Behörden sind nicht berechtigt, von mehreren Bewerbern um eine Wirtschaft, einen zu bevorzugen oder von mehreren beantragten Wirtschaften eine deshalb zu genehmigen, weil der Antragsteller ein Wirt ist. Wie ist es denn? Voraussetzung für die Erteilung der Erlaubnis ist einmal, daß das Bedürfnis bejaht wird. Die Beantwortung dieser Frage kann selbstverständlich nicht zu derselben Zeit verschieden ausfallen, je nachdem, ob ein Wirt oder ein anderer die Erlaubnis beantragt. Denn es ist nur danach zu fragen, ob für die Wirtschaft als solche ein Bedürfnis vorliegt oder nicht. Die weiter erforderliche Prüfung, ob die Räume den polizeilichen Anforderungen entsprechen, oder ob ihre Verwendung zum Wirtschaftsbetriebe mit dem öffentlichen Interesse vereinbar ist, ist ebenfalls von der Person des Bewerbers unabhängig, wenigstens kann sie nicht bei verschiedenen Bewerbern um dieselbe Wirtschaft zu gleicher Zeit zu verschiedenen Ergebnissen führen, weil der eine dem Wirtstande angehört, der andere nicht. Nun bleibt noch die Prüfung der Zuverlässigkeit. Der Minister will „bei gleichen Voraussetzungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit“ den Wirt bevorzugt wissen. Er geht also davon aus, daß der Wirt und der andere Antragsteller beide zuverlässig sind. Es liegen demnach bei beiden alle gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis vor. Denn die Erlaubnis „ist nur zu versagen“, wenn ganz bestimmte Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Bewerben sich um eine Wirtschaft, für deren Errichtung oder Fortbestehen ein Bedürfnis nachgewiesen ist, mehrere zuverlässige Bewerber, so darf die Behörde sich nicht aussuchen, wem sie die Erlaubnis erteilen will, sondern sie muß sie jedem geben, der zuverlässig ist. Die Zuverlässigkeit ist keine Eigenschaft, die man bejahen kann, wenn ein Antragsteller der einzige Bewerber ist, die man aber bei demselben Antragsteller im gleichen Zeitpunkt verneinen kann, wenn andere Bewerber auftreten. Keinem zuverlässigen Bewerber darf die Behörde die Erlaubnis verweigern, sofern das Bedürfnis nachgewiesen ist, und die sonstigen sachlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Welcher von mehreren zuverlässigen Bewerbern nachher die Wirtschaft wirklich übernimmt, das hat die Behörde nicht zu entscheiden; sie hat nur dafür zu sorgen, daß keinem Unzuverlässigen eine Erlaubnis erteilt wird. Die Erteilung der Erlaubnis bedeutet nur, daß der, dem sie erteilt worden ist, öffentlich-rechtlich geeignet ist, eine Wirtschaft zu führen, und daß für die Wirtschaft, die er haben will, das Bedürfnis und die sonstigen sachlichen Voraussetzungen gegeben sind. Ob und wie er die Verfügung über diese Wirtschaft bekommt, bestimmt sich lediglich nach bürgerlichem Recht. Es würde deshalb unzulässig sein, wenn eine Erlaubnisbehörde einem nicht aus dem Wirtsgewerbe hervorgegangenen Bewerber deshalb die Erlaubnis versagte, weil sich neben ihm ein Wirt oder ein Kellner um dieselbe Wirtschaft bewirbt. Wenn das so hätte sein sollen, hätte das Gesetz es bestimmen müssen. Und das ist nicht der Fall.

RegR. Dr. Wedemeyer, Bremen.

Entgegnung.

Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei.

(Betrachtungen zur Rechtsprechung.)

Unter dieser Überschrift veröffentlicht RegR. Dr. Müller in JW. 1930, 2833 ff. Ausführungen, die nicht un widersprochen bleiben können. Denn im Gegensatz zu aller bisherigen Literatur und Rpr., die Müller zwar nicht erschöpfend behandelt, aber dort, wo er sich mit ihr befaßt, ausnahmslos als unrichtig ablehnt, vertritt Müller die Ansicht (S. 2835 Sp. 1 i. d. Mitte), „der Sinn und Zweck der Bahnpolizei in ihrer legalen Form sei lediglich die Ermöglichung einer besonders nachdrücklichen Wahrung des Hausrechts im Bahngelände mit eigenem Personal“. Sie sei (S. 2835 Sp. 1 unten) „eine Art durch Gesetz auf dauernd eingerichtete Betriebs- und Werkspolizei“, die sich von den jetzt aufgelösten Werkspolizisten privater Werke lediglich dadurch unterscheide, daß sie nicht unter unmittelbarer Aufsicht der Ortspolizei arbeite, sondern unter einer Reichsbahndienststelle, welche mit — wenn auch im Umfang beschränkten — polizeilichen Hoheitsrechten ausgestattet sei. Zu dieser Verkleinerung der öffentlich-rechtlichen Stellung der Bahnpolizeibeamten paßt die ausdrückliche Charakterisierung der Reichsbahngesetz als „Privatgesellschaft“ (von Müller selbst gesperrt gedruckt, S. 2833 Sp. 2), die Müller feststellen zu müssen glaubt trotz gegenteiliger Rpr. und unter Verkenennung aller außenpolitischen Umstände, die die Umwandlung der Reichsbahn in der Reichsbahngesetzgebung veranlaßt haben. Eine Bahnpolizeiregulative will Müller lediglich

de lege ferenda zulassen (S. 2835 am Schluß), allerdings nur so, daß von der ordentlichen (öffentlichen) Polizei Kommissare für den Bahnpolizeidienst bestellt werden (schlickest mit Freijahrkarten). Dabei wird dann auch auf die „naatsmoralische Erziehung“ geachtet werden können, auf die jetzt zu Müllers Bedauern die Preuß. allgemeine Polizei noch keinen Einfluß hat (S. 2833 Sp. 2 Mitte).

Es würde hier zu weit führen, die der gegenwärtigen Rechtslage widersprechenden Anschauungen Müllers in einzelnen zu widerlegen. Die Entgegnung kann sich auf die Angabe des augenblicklichen Rechtszustandes, wie ihn Gesetz und Rpr. einheitlich festgelegt haben, beschränken.

Müller betont mehrfach, daß über die Bahnpolizeigewalt keine klaren und erschöpfenden Rechtsvorschriften beständen, daß vielmehr nur in einigen wenigen Sätzen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vereinzelte Bestimmungen über die polizeilichen Befugnisse der Eisenbahnbetriebsbeamten enthalten seien. Daß dem allerdings so ist, sollte einem Kenner des deutschen öffentlichen Rechts nicht verwundern. Denn im deutschen öffentlichen Recht ist ein großer Teil der Rechtsätze nicht gesetzlich festgelegt und kodifiziert, sondern unter Berücksichtigung der Grundgedanken des Rechts durch die Rpr. ausgebildet worden. Das ist auch beim Bahnpolizeirecht so geschehen. Das Bahnpolizeirecht stellt sich danach, wie folgt, dar:

Zunächst: Die Bahnpolizei ist (trotz Müller S. 2835 Sp. 2 oben) Reichspolizei. So sagt z. B. StaatsMin. Drews in seinem Preuß. Polizeirecht S. 101:

„Unter der sachlichen Leitung der zuständigen Minister wird in der Provinzial-, Kreis- und Ortsinstanz die Polizei sämtlicher Ressorts von den allgemeinen Polizeibehörden verwaltet, soweit nicht für ein Ressort besondere, ihm allein nachgeordnete Polizeibehörden gesetzlich vorgesehen sind. Dies ist z. B. der Fall bei der Bergpolizei, ferner bei der — jetzt auf das Reich übergegangen — Eisenbahnpolizei.“

Diese besondere Zuständigkeit der Bahnpolizeibehörden ist keine ausschließliche Zuständigkeit. Nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatz (z. B. lex specialis derogat generali) geht auch hier (worüber sich Müller zu Unrecht wundern) die spezielle Einrichtung der generellen vor. So sagt das OLG. Frankfurt a. M. in seinem Ur. v. 18. Mai 1926 (EgersEntsch. 46, 287/88), daß die bahnpolizeiliche Zuständigkeit eine ausschließliche und insoweit für ein Eingreifen der allgemeinen Polizei kein Raum sei; denn die besondere Polizei gehe der allgemeinen vor. Diesem Ur. ist das OLG. Köln in seiner Entsch. v. 22. Okt. 1926 (EgersEntsch. 46, 54) ausdrücklich beigetreten. Ebenso führt der BGH. Stuttgart in seiner sehr eingehend begründeten Entsch. v. 19. Nov. 1924 aus, daß gegenüber einer auf spezieller Norm beruhenden Befugnis der Bahnpolizei die generell geordneten Funktionen der Ortspolizei zurücktreten müßten; die sachliche Zuständigkeit jener schließe die etwa sonst vorhandene Zuständigkeit dieser regelmäßig aus, da es mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar sei, wenn innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbständig einzuschreiten hätten (eine m. E. sehr vernünftige und überzeugende Begründung).

Der örtliche Wirkungskreis der Bahnpolizei ist das Bahngelände. Was dazu gehört, ist zur Zeit nicht streitig. Sachlich obliegt der Bahnpolizei die Fürsorge für die ordnungsmäßige Benutzung der Bahn durch die Transportinteressenten und ein den Erfordernissen des Bahnbetriebs und -verkehrs entsprechendes Verhalten des sonstigen Publikums (vgl. Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, Ausgabe 1927, § 45 A. I c). Die Fürsorge für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i. S. des § 10 II 17 WR., für die außerhalb des Bahngeländes die Erektivbeamten der Schutzpolizei zuständig sind, obliegt auf Bahngelände also der Bahnpolizei.

So sagt RGSt. 44, 376 unmißverständlich:

„Nach § 10 II 17 WR. gehört zu den wesentlichen Aufgaben der Polizei die Sorge für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie für die Abwendung von Gefahren. Hieraus folgt ohne weiteres, daß auch den Bahnpolizeibeamten die gleiche Fürsorgepflicht innerhalb des ihnen zugewiesenen Gebiets obliegt.“ Ganz ähnlich OBG. 56, 344.

Es handelt sich also hier nicht nur — wie Müller im Abs. 1 seiner Ausführungen erklärt — um einen Vorrang der Bahnpolizei in Angelegenheiten „des Ausbaus des Bahnkörpers oder der Beleuchtung der Bahnanlagen“.

Innerhalb dieses räumlichen und sachlichen Wirkungskreises der Bahnpolizei können die Beamten der allgemeinen Polizei nach § 76 EisbWetrO. nur zur Unterstützung der Bahnpolizei und kraft abgeleiteten Rechts tätig werden. Hierfür zwei neuere Ur. des RG. Dem ersten Ur. v. 26. April 1927 (Recht 31, 693; daselbe PrVerwBl. 48, 599) gegen einen Gepäckschützer in Duisburg lag folgender Sachverhalt zugrunde: Der angeklagte Gepäckschützer und ein Dienstmann hatten sich auf dem Bahnhofsvorplatz gestritten. Im Verlauf dieser Auseinandersetzung richtete ein staatlicher Polizeibeamter

an den Angekl. die Aufforderung zum Weitergehen. Dieser kam der Aufforderung nicht nach. In diesem Falle hätte es keiner Untersuchung der Frage bedurft, ob der Bahnhofsvorplatz in Duisburg als nichtöffentlicher Platz zum Bahngebiet gehört, wenn das RG. mit Müller eine Zuständigkeit des staatlichen Polizeibeamten kraft eigenen Rechts auch auf Bahngebiet angenommen hätte. Tatsächlich stellt aber das RG. diese Untersuchung an und erklärt dabei wörtlich folgendes:

„Mißt sich dem Duisburger Bahnhofsvorplatz nicht die Natur eines rechtlich-öffentlichen Platzes zusprechen, so kann eine Strafbarkeit des Angekl. nur in Frage kommen, wenn der Beamte der allgemeinen Polizei zur Unterstützung der Bahnpolizeibeamten bei Handhabung der dort zur Verkehrsregelung ausgeübten Bahnpolizei herangezogen war.“

Auf ähnlichem Sachverhalt und gleichen Rechtsanschauungen beruht auch das Urt. des RG. v. 26. Febr. 1929 (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1929, 1300).

Es kann nach dieser in vielen Gerichtsentscheidungen zum Ausdruck gekommenen einheitlichen Rspr. also nicht mehr zweifelhaft sein, daß für die Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung i. S. des § 10 II 17 WR. auf Bahngebiet lediglich die Bahnpolizei zuständig ist, und daß die allgemeine Polizeiverwaltung in dieser Hinsicht nur zur Unterstützung der Bahnpolizei tätig werden kann. Die Bahnpolizei geht insoweit als Spezialorganisation der allgemeinen Polizei vor. Daß daneben auch die allgemeine Polizei selbständige Aufgaben auf Bahngebiet hat, ist von der Reichsbahnges. nie bestritten worden. Als solche kommen beispielsweise in Betracht die Verfolgung gesuchter Verbrecher in den Zügen oder in den Wartehallen, die Überwachung seuchenpolizeilicher Anordnungen, ferner auch z. B. eine Tätigkeit als Ausfluß der politischen Polizei und der Vereins- und Versammlungspolizei. Für letzteres ein Beispiel: Würde eine größere Gruppe des augenblicklich verbotenen Rotfrontkämpferbundes geschlossen und in Uniform eine Fahrt mit der

Reichsbahn machen, so würde, vorausgesetzt, daß diese Gruppe die Bahn ordnungsmäßig benutzte, von Seiten der Bahnpolizeigewalt nicht einzuschreiten sein; dagegen würde die allgemeine Polizei befugt und verpflichtet sein, auch auf Bahngebiet diese Gruppe wegen des Verstoßes gegen das Vereins- und Versammlungsrecht aufzulösen.

Es sei noch mit wenigen Worten auf die andere von Müller angeschnittene Frage (S. 2835 Sp. 1) eingegangen, ob nämlich die Beamten des „Streifendienstes“ zu den vom Gesetz zugelassenen Bahnpolizeibeamten gehören. Müller betrachtet diese Kategorie Bahnpolizeibeamten als eine neue Gruppe, die die Reichsbahnges. entgegen den rechtlichen Vorschriften den Betriebsbeamten des § 74 Ziff. 1—15 Bau- und Betriebsordnung als 16. Gruppe hinzugefügt habe; jedoch mit Unrecht. Diese uniformierten Bahnpolizeibeamten (mit der Armbinde „Bahnpolizei“) sind die Wächter des § 74 Ziff. 14 Bau- und Betriebsordnung. Es war notwendig, diese Wächter in vermehrtem Umfange einzustellen und auch besser auszubilden, weil nach der Revolution auf der einen Seite die Neigung zu Ausschreitungen und Ruhestörungen auch im reisenden Publikum größer geworden ist und weil andererseits die zu Bahnpolizeibeamten bestellten Sperrenschaffner und Pfortner im allgemeinen Schwerkriegsbeschädigte sind, die allein die Ordnung unter dem reisenden Publikum nur schwer wirksam aufrechterhalten könnten. Übrigens werden ja die heutigen Schutzpolizeibeamten auch ganz anders ausgebildet und ausgebildet als die Vorkriegspolizisten.

Sollten in besonderen Fällen die Bahnpolizeibeamten nicht in der Lage sein, die Sicherheit und Ordnung aufrechtzuerhalten, so würde der Bahnpolizeiverwalter die ordentliche Polizei anfordern, die dann auf dieses Ersuchen hin gemäß § 76 Bau- und Betriebsordnung einzuschreiten hätte.

Auf den Aufsatz von Dr. Müller in der „Polizei“ 1929 Nr. 24, den Dr. Müller am Schluß seiner Ausführungen noch anführt, habe ich ihm bereits in derselben Zeitschrift 1930 Nr. 14 S. 334 ff. geantwortet.

Reichsbahnrat Dr. Charitius, Essen.

Schrifttum.

Kraftfahrrecht.

Geh. RegR. Dr. Fritz Müller, MinR. im RVerfMin.: **Automobilgesetz** (Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen) mit den einschlägigen Nebenbestimmungen, insbesondere der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr, und einem technischen Leitfaden mit Abbildungen. Siebente, erweiterte Auflage. Berlin 1931. Verlag Georg Stilke. Preis geb. 25 M.

Die zu Beginn des Jahres 1931 erschienene 7. Aufl. des zuletzt JW. 1930, 2845 besprochenen Werkes enthält eine Reihe von Ergänzungen und Erweiterungen. Sie bringt neu:

im Anhang 8 die zur Durchführung des Internat. Abk. von 1926 ergangene deutsche InternatKraftfVerkVd. v. 24. Okt. 1930, mit ausführlichen Erläuterungen versehen,

im Anhang 15 die am 1. Jan. 1931 an die Stelle der Mineralöl-VerkVd. getretene Vd. über den Verkehr m. brennbaren Flüssigkeiten, im Anhang 17 unter II a die zur Durchführung des neuen österr. KraftfG. ergangene KraftfVd. v. 12. Mai 1930.

Das bisher im Anhang 7 enthaltene gewesene Internat. Abk. von 1909 ist nicht mehr abgedruckt worden; an seine Stelle ist das Abk. von 1926 getreten, das wegen seines damals bevorstehenden Inkrafttretens für Deutschland (13. Dez. 1930) bereits in der 6. Aufl., noch neben dem Abk. von 1909, enthalten war.

Die neuen Vorschriften über internat. Verkehr haben völlige Umarbeitung der einschlägigen Teile des Buches erfordert; sie haben ferner auch Änderungen der innerdeutschen KraftfVerkVd. v. 15. Juli 1930 nach sich gezogen (Vd. v. 24. Okt. 1930); diese sind gleichfalls eingearbeitet worden.

Rechtspfegung und Schrifttum sind bis zum November 1930 berücksichtigt. Die auf die Ausgestaltung des Sachregisters verwendete Sorgfalt erleichtert außerordentlich die Benutzung.

Das für die Praxis außerordentlich wichtige Werk verdient weiteste Verbreitung. D. S.

Dr. Martin Jaac und Dr. Felix Sieburg: **Kommentar zum Automobilgesetz**. 2., völlig neubearbeitete Auflage. Berlin 1931. Carl Heymanns Verlag. Preis Leinen 20 M.

Auf die erste Auflage dieses Kommentars, der nun, nach fast 20 Jahren, in zweiter erscheint („sie kommt einer völligen Neubearbeitung gleich“, heißt es im Vorwort), hat man oft den Ausdruck „klassisch“ angewandt. Kein Wunder; er war das Werk eines

theoretisch wie praktisch hervorragenden Sachkenners, obendrein noch des Mannes, der mit gutem Grunde als Vater des KraftfG. gilt. Bekanntlich ist der auf Veranlassung des Kais. Automobil-Clubs der ersten Regierungsvorlage gegenübergestellte Entwurf Jaacs die Grundlage des ganzen Gesetzes geworden. Und sein 1912 erschienener Kommentar war so hervorragend, daß er für Grundfragen bis in die letzte Zeit hinein wichtige Dienste leisten konnte. Das ist gewiß ein besonderer Ruhmesitel bei einem Rechtsgebiet, auf dem die moderne technische Entwicklung die Begriffe so mit sich gerissen hat wie im Kraftfahrwesen. Darum hat man die neue Auflage allenthalben mit größter Aufmerksamkeit erwartet.

Dr. Jaac hat den H. Dr. Sieburg in Berlin zum Mitarbeiter gewonnen und mit ihm gemeinsam das Werk in der bekannten Reihe der Heymanns-Taschengesetzesammlung (Nr. 144) herausgegeben. Das dargebotene Gesetzesmaterial erscheint lückenlos. Man hat insbes. auch die letzten Abänderungen der KraftfVerkVd. (selbstverständlich voran ihre Neufassung v. 15. Juli 1930) schon berücksichtigen können, ebenso das „Internationale Abkommen“ vom 24./27. Okt. 1930. Es fehlen ferner nicht Texte und teilweise Erläuterungen aller zugehörigen und angrenzenden Bestimmungen, wie des immer wichtiger werdenden KraftfVnG., dazu AusbildungsVd., StraffVerkVd., KraftfStG.; zu Erläuterungszwecken sind das österr. Haftungsg. v. 9. Aug. 1908 und das neue österr. „Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen“ v. 20. Dez. 1929, endlich auch das „Schweizerische Konkordat“ wiedergegeben, dieses auszugsweise.

Der Wunsch, das Buch möglichst handlich zu gestalten, hat zur Zusammendrängung des Textes geführt; vielleicht läßt sich, rein äußerlich gesprochen, der Satz in Zukunft wieder etwas auflockern, die drucktechnische Gliederung verstärken. Es fehlt doch mitunter die vollkommene Übersichtlichkeit, und es wäre beispielsweise zu wünschen, daß, wie mit großem Erfolg in der ersten Auflage von 1912, Inhaltsverzeichnis mit Stichwörtern den Erläuterungen vorangestellt würden. Einen gewissen Umfang nimmt man bei einer derart groß gewordenen Materie eben gern in Kauf. Der Verlag könnte auch erwägen, seine 32 Seiten langen Reklameanzeigen den Verf. zu opfern.

Um es zunächst einmal zu sagen: auch sehr hochgespannte Erwartungen wird das neue Buch nicht enttäuschen. Mit bewundernswürdigem Fleiß und größter Genauigkeit haben die Verf. den maßlos angeschwollenen Rechtsprechungs- und Schriftenstoff nicht nur benutzt, sondern wirklich verarbeitet. Auch über Fragen recht abgelegener Art weiß das Buch sogleich etwas zu sagen.

Hervorzuheben ist die wissenschaftliche Gründlichkeit, mit der knapp, aber erschöpfend die allgemeinen schuldrechtlichen Quellen des Gesetzes aufgezeigt werden. Die Parallelen aus dem ausländischen Recht sind oft sehr aufschlußreich. Rechtsvergleichende Darstellung ist ja bei einem Gebiete von so überstaatlicher Bedeutung höchst erwünscht. Auch das Inhaltsverzeichnis erscheint gut brauchbar.

Natürlich kann man nicht alle Einzelheiten eines so umfassenden Werks billigen. Man nehme etwa die an sich in Aufbau und Genauigkeit bewundernswürdige Darstellung des § 7 KraftfG., also des Grundpfeilers allen deutschen Kraftfahrrechts. Daß der Urheber des Gesetzes den Gefährdungsgedanken voranstellt und für richtig befindet, versteht sich. Schon weil eine andere gesetzliche Regelung in absehbarer Zeit kaum zu erwarten ist, sei davon abgesehen, die vielen kritischen Einwände vorzubringen, die nach 25 Jahren moderner Verkehrsentwicklung hier auf der Hand liegen. Auch wird man de lege lata durchweg jenen interessanten und wohl wichtigsten Abschnitt über den „Ausschluß der Haftpflicht“, § 213 ff., unterschreiben können, worin, immer wieder an Hand der Rspr., der Pflichtenkreis des Führers abgegrenzt wird. Aber mir will scheinen, es fehle doch ein grundsätzliches Wort allgemeiner Kritik zu dem, was die deutsche Rechtspraxis aus dem Gefährdungsgedanken gemacht hat. Die Verf. stellen den unbedingt richtigen, wohl häufig nicht genug beachteten Satz auf, Unabwendbarkeit sei gleich völliger Schuldlosigkeit, und setzen einleuchtend auseinander, daß es sich lediglich darum handle, einen besonders schweren und erschöpfenden Pflichtenbegriff aus dem § 7 herzuleiten. Aber im Anschluß an die Erläuterung dieser Dinge hätte ein Schritt weiter gegangen werden müssen. Jener Hauptvorwurf gegen die deutsche Autorechtsprechung, den ihre Kritiker mit „Überspannung der Sorgfaltspflichten“ zu bezeichnen pflegen, hat seinen Grund nicht sowohl darin, daß vom Kraftfahrer größte Achtsamkeit und Genauigkeit verlangt wird. Er richtet sich vielmehr gegen die unzulängliche Berücksichtigung des Verschuldens beim Verletzten. Hier liegt die gebotene Korrektur für die Strenge der Pflichtenansforderungen. Und hier zeigt sich auch der entscheidende Einfluß der Entwicklung von Technik und Verkehrsgewohnheiten, der eben in den letzten Jahren alle Begriffe von 1907 über den Haufen geworfen hat, wo selbst für den Städter der Kraftwagen noch ein ungewohnter Anblick war. Darum ist der unheilvolle Satz falsch — und verfälscht den Grundgedanken des § 7 —, der Kraftfahrer müsse mit jedem unbessenen Verhalten anderer rechnen. Es gibt heute kein Recht des Nichtkraftfahrers mehr, Verkehrsregeln außer acht zu lassen. Und darum sollte mehr als bisher die deutsche Kraftfahrrechtsprechung von dem beherzigenswerten Satze des RG. selbst ausgehen:

„Die Verkehrssicherheit verlangt, daß jeder Wegebenutzer mit der Einhaltung der Vorschriften ihm gegenüber durch andere rechnen darf und soll“ (RG.: JW. 1930, 2873).

Faßt man das ins Auge, so stellt sich sofort jenes vernünftige Pflichtengleichgewicht her, das wegen unzureichender Berücksichtigung des § 9 KraftfG. in allzu vielen Urteilen fehlt. So hätte man vielleicht gewünscht, daß die Verf. nicht nur einige der besonders bedenklichen Entsch., wie etwa OVG. Königsberg: Auto 1927, 15, mit kleinen kritischen Fragezeichen versehen, sondern sich allgemeiner gegen diesen wenig erfreulichen Teil der Rspr. gewandt hätten. Nicht oft genug kann, gerade im Verkehrsrecht mehr als irgendwo, vor der Überschätzung des Spruchmaterials gewarnt werden. Die bunte Vielfaltigkeit des modernen Straßenverkehrs verträgt keine Typisierung, jeder Fall hat seine nur ihm eigentümlichen Besonderheiten.

Nicht einverstanden vermag ich mich dann etwa mit einem Teil der Erläuterungen zu § 18 KraftfBerkVO. zu erklären. Unter Bezugnahme auf RG.: JW. 1928, 1721 wird behauptet, daß sachliche Änderung des § 18 durch die Neufassung von 1925 nicht beabsichtigt gewesen sei. Das kann nicht zutreffen. So hieß es beispielsweise früher, daß „insbes. nach Eintritt der Dunkelheit“ langsam gefahren usw. werden müsse. Da selbstverständlich niemand behaupten wird, daß auch heute noch nach Eintritt der Dunkelheit jeder Kraftwagen seine Geschwindigkeit nach § 18 Abs. 2 zu richten habe, d. h. nicht schneller als etwa 20 km fahren dürfe, muß durch die Neufassung auch eine grundlegende sachliche Änderung der Bestimmung erfolgt sein. Daß man die längst nicht mehr zeitgemäße Fallaufzählung endlich fortgelassen hatte, war ein begrüßenswerter Fortschritt, der durch „Heranziehung des alten Wortlauts zur Auslegung“ nicht wieder hinfällig werden darf (vgl. auch die Ann. JW. 1928, 1722). Sonst kommen wir z. B. wieder auf den alten Punkt, wonach vor jeder Straßenkreuzung das in § 18 Abs. 2 vorgeschriebene Langsamtempo zu beobachten wäre, ein einfach unhaltbares Ergebnis.

Aber daß sich solche und andere Einwendungen vorbringen lassen, ist im heftigen Streit der verkehrrechtlichen Meinungen selbstverständlich. Sie schmälern nicht den Wert des groß angelegten Werks, das eine führende Stellung beanspruchen darf.

RM. Dr. Conrad Landsberg, Naumburg a. S.

Dr. Walther v. Hellingrath: Kraftfahrrecht. 5. Auflage. I. Teil. München. J. Schweizer Verlag (Arthur Sellier). 257 Seiten. Preis geb. 7 M.

Die neue Aufl. ist, da der frühere Mitarbeiter Dr. Michl inzwischen verstorben ist, von Dr. v. Hellingrath allein verfaßt. Sie bringt eine vollständige, über den durch die Änderung der Vorschriften gebotenen Umfang hinausgehende Überarbeitung des Rechtstextes. Dabei ist an der alten Anordnung des Stoffes, die sich sehr gut bewährt hat, streng festgehalten worden. Die umfangreiche Rspr. der Zwischenzeit und die Ergebnisse des Schrifttums sind verarbeitet. Unter den verschiedenen Handausgaben über das Kraftfahrzeugrecht nimmt dieses Buch eine Vorzugsstellung ein. Es gewährt einen raschen Überblick über den Stand der Gesetzgebung, der Rechtslehre und der Rspr. und bietet alles, was man von derartigen Handausgaben erwarten kann.

Dr. Beckh, München.

Justizrat Dr. Oberländer und Zimmerlohner: Kraftverkehrsrecht. München 1930. Bayer. Kommunalchriften-Verlag. 296 Seiten. Preis geb. 8,50 M.

Dr. Oberländer ist literarisch bereits mehrfach mit Erfolg hervorgetreten. Eine nutzbringende Auswertung der reichen Erfahrung und umfassenden Kenntnisse auf dem Gebiete des Kraftverkehrsrechts, die er als Generalhubikus einer Kraftfahrervereinigung von besonderer Bedeutung zu erwerben Gelegenheit hatte, kann den Interessenten nur willkommen sein, besonders wenn die Aufgabe, die sich die Verfasser gestellt haben, „für das tägliche Verkehrsleben einen zuverlässigen Wegweiser zu schaffen, aus dem schnell und mühelos über alle wichtigen Fragen kürzester Aufschluß erholt werden kann“, so ausgezeichnet gelöst wird, wie es den Verfassern gelungen ist.

Auf nur rund 200 Seiten werden das KraftfG. und die Kraftf-BerkVO. (Fassung v. 15. Juli 1930) gegeben, mit klaren, kurzen aber inhaltreichen, schnelle Unterrichtung über die wesentlichen Fragen ermöglichenden Anmerkungen versehen; eine beachtliche Fülle des Gebotenen! Die Rspr. erfährt die ihr nach dem Ziel der Verf. zukommende Berücksichtigung, ohne daß dadurch die Entwicklung eigener Auffassungen der Verf. in den Hintergrund gedrängt worden wäre.

Lediglich im Wortlaut bringen die Verf. die Bek. über Kraftfahrzeugverkehr, die Gebührenordnung für behördliche Maßnahmen, die VO. über Leuchtzeichen, die über Warnungstafeln, das Gesetz über Kraftfahrlinien, die LinienVO., das KraftfStG., das internationale Abkommen von 1909 und die VO. dazu v. 5. Dez. 1925.

Die Vorschriften über den zwischenstaatlichen Verkehr sowie die KraftfBerkVO. entsprechen schon nicht mehr dem Stand der Gesetzgebung. Seit Erscheinen des Büchleins ist das neue Intern. Abkommen von 1926 in Kraft getreten (RGBl. 1930, II, 1233) und dazu eine deutsche AusfVO. v. 24. Okt. 1930 (RGBl. I, 481) erlassen worden. Ferner sind die innerdeutschen Verkehrs Vorschriften der KraftfBerkVO. (letzte Neufassung 15. Juli 1930) durch VO. v. 24. Okt. 1930 (RGBl. I, 505) an die neuen zwischenstaatlichen Regelungen angepaßt worden. Die mit VO. v. 21. Okt. 1930 (RGBl. I, 506) vorgenommene Änderung der AusbildungsVO. v. 1. März 1921 (RGBl. 212) berührt das Werk nicht unmittelbar, da die Verf. von der Aufnahme dieser VO. abgesehen haben. Aber auch die übrigen zwischenzeitlichen Änderungen in der Gesetzgebung beeinträchtigen den Wert des Buchs wenig; die der innerdeutschen Verkehrsregelung sind nicht von wesentlicher Bedeutung, und die Bestimmungen über den Verkehr deutscher Fahrzeuge im Ausland, ausländischer in Deutschland dürften ihrer praktischen Bedeutung nach stark in den Hintergrund treten.

Die Verf. haben den Paragraphen des KraftfG. und der Kraftf-BerkVO. eigene, gut gefaßte Überschriften gegeben, dadurch die schnelle Orientierung in glücklicher Weise gefördert und die praktische Brauchbarkeit erhöht. Das Buch stellt eine beachtliche Bereicherung des einschlägigen Schrifttums dar.

Minist. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

Kartei des Automobilrechts. Herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. Arndt, Düsseldorf. Jahrgang 1930. Berlin. Carl Heymanns Verlag. Vorzugspreis für Neubezieher 30 M.

In der ausgezeichneten Kartei sind i. J. 1930 weitere 180 Karten erschienen. Im wesentlichen sind folgende Punkte behandelt:

Begriff des Halters, Haftung der Post, Mieten eines Kraftfahrzeugs mit Führer, Finanzierung beim Kauf von Kraftwagen, Pfändbarkeit, Berufsfahrer, Einbahnstraße, Beleuchtung stehender Fahrzeuge, Betrieb stehender Fahrzeuge, Schrittgeschwindigkeit, Bewachung während der Fahrt, Entlastungsbeweis, Schrecksekunde, Geistesgegenwart.

Die großen Vorzüge der Sammlung, die umfassend mit rühmender Schnelligkeit die neuesten Ergebnisse der Rspr. bringt, machen die Kartei für jeden Anwalt, der sich mit dem Verkehrsrecht befassen muß, zu einem wirklich unentbehrlichen Hilfsmittel.

D. S.

Rechtsanwalt Karl Röhrl, München: Kraftverkehrsrecht. Gesetz, Verordnung und Bekanntmachung über Kraftfahrzeugverkehr, nebst Kraftfahrzeugsteuergesetz, Internationalem Abkommen und den Verordnungen über Verkehrszeichen usw. Textausgabe mit Sachverzeichnis. München 1931. C. S. Beckche Verlagbuchhandlung. IV und 157 Seiten. Preis in Leinenband 2,40 M.

Dieser neue, preiswerte Band der Beckchen Sammlung enthält außer den Texten zum Kraftverkehrsrecht (KraftfG., KraftfVerkVd., internat. KraftfVerkVbk., internat. KraftfVerkVd., KraftfZehrStG.) auch solche Rechtsquellen, die nicht im Reichsgesetzblatt veröffentlicht sind, z. B. die Anlage der Bek. über den Kraftfahrzeugverkehr v. 15. Juli 1930. Auch Reproduktionen der neuen Verkehrschilder sind in dem handlichen Buche enthalten. D. S.

Grau, Staatsanwaltschaftsrat i. R., Syndikus des Automobilklub von Deutschland: Automobilstrafrecht. Die Verkehrs- und Strafvorschriften des Kraftfahrwesens auf Grund der Rechtsprechung erläutert. 2. Aufl. Berlin. Verlag Christian Barth GmbH. Preis in Leinen 6 M.

Seit dieses Buch — vor etwa zwei Jahren — zum erstenmal erschien, ist es das handliche Nachschlagewerk für die Praxis in Verkehrsstrafsachen geworden. Es erfüllt seinen genau umrissenen Zweck in wirklich musterhafter Weise. Der Verf. hat sich die Aufgabe gestellt, einen schnellen Überblick über die Rspr. zu geben, unter Hervorhebung der erfahrungsgemäß häufig wiederkehrenden Hauptfragen. Die Lösung ist ihm geglückt. Vorangestellte Stichworte gliedern den Stoff; anschließend wird in knappen Sätzen ein Extrait der Rspr. gegeben. Wer nicht schon in den durchweg sehr geschickten und einprägsamen Formulierungen findet, was er braucht, den werden die angezogenen Entsch. auf den richtigen Weg führen. Das nahezu uferlose Material ist gut geordnet. Im Verkehrsrecht wird gemeinhin allzubiel Ballast an veralteten Entscheidungen mit herumgeschleppt, auch deswegen oft nicht genügend erkannt, daß gerade die letzten Jahre erhebliche Veränderungen, meist Verbesserungen der geltenden Rechtsmeinungen gebracht haben. Dem wird hier durch Betonung der neuesten Zeit Rechnung getragen — kaum eins der angeführten Urteile ist älter als drei Jahre.

Dem Zweck des Spruchmaterials entsprechend bleibt die Darstellung des Spruchmaterials meist ohne Kritik. Nur in wenigen Fällen ist der Verf. aus seiner Reserve herausgetreten, indem er durch einen kurzen Zusatz, wie „richtig“ oder „zutreffend“ die im Sinne der modernen Rechtsanschauung fortschrittlichen Ansichten billigt. So wendet er sich beispielsweise mit vollem Recht gegen die praktisch unbrauchbare Ansicht des RG. und des BayObV. über die Zulässigkeit örtlicher Parkvorschriften aus § 28 KraftfVerkVd. Man braucht hierzu nur auf die geradezu grotesken Ergebnisse, etwa im Ur. des RG. v. 14. Okt. 1929 („Das Auto“ 1929, 781), zu verweisen. Vielleicht wäre eine ähnliche Ablehnung auch gegenüber der unhaltbaren Rspr. einzelner OVG. (Stuttgart, Dresden!) zu § 17 KraftfVerkVd. (als selbständiger Strafnorm), desgl. zu § 18 Abs. 1 am Platze gewesen.

Kleine technische Verbesserungen werden sich mit Leichtigkeit anbringen lassen: Verwendung unterscheidender Druckarten für Gesetzestext und Kommentar, übereinstimmende Zahlenzeichen in Text und Anmerkung (nach dem bewährten Muster des RGNKomm.), endlich Abdruck des vollständigen Wortlauts von KraftfG. und KraftfVerkVd. am Anfange des Buches.

Die Gütte des Werks wird ohne Zweifel in kürzester Zeit eine Neuauflage erforderlich machen, in der das berücksichtigt werden kann. N. N. Dr. Konrad Landsberg, Raumburg a. S.

Eisenbahnrecht.

R. Fritsch, Wirklicher Geheimer Rat: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und in Preußen. 3. umgearbeitete Auflage. Berlin 1930. Springer. 650 Seiten. Preis 64 M.

In dem vorzüglichen Hue de Crais'schen Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich bildete vor dem Kriege der Teil XIX eine geschlossene Darstellung der Eisenbahngesetzgebung. Dieses von R. Fritsch verfaßte Werk galt stets als die beste Zusammenfassung der gesetzlichen Bestimmungen, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, und war nicht nur für den Eisenbahnverwaltungsbeamten, sondern für alle Staats- und Kommunal-Verwaltungsbeamten, für Richter und Anwälte ein unentbehrliches Nachschlagewerk. Die Umwälzungen, die das Recht der Verkehrsanstalten in der Nachkriegszeit erfahren hat, hatten dem Fritsch'schen Buch, das zuletzt i. J. 1912 in zweiter Auflage erschienen war, einen großen Teil seines praktischen Wertes genommen.

Nunmehr liegt das stark erweiterte Werk in dritter Auflage

wieder vor. Mit Recht betont der Verf. in seinem Vorwort, daß von der zweiten Auflage — abgesehen von der Beibehaltung der bisherigen Form der Darstellung — nicht viel übriggeblieben sei. Es ist nicht nur stark erweitert, sondern auch seinem Inhalt nach grundsätzlich umgestaltet worden. Das Eisenbahngesetz der früheren deutschen Bundesstaaten ist durch die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen i. J. 1920 und durch das RBahnG. von 1924 in großem Umfange von Landesrecht zu Reichrecht geworden, so daß die Eisenbahngesetzgebung der Nachkriegszeit einen erheblichen Schritt zu einem einheitlichen Reichsverwaltungsrecht darstellt. Da diese Entwicklung heute zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, verdient es besondere Anerkennung, daß der Verf., der schon als früherer langjähriger Leiter des Reichseisenbahnamtes mit der Fortbildung des Gesetzgebungs- und Verwaltungsrechtes des Reiches hinsichtlich der Eisenbahnen amtlich befaßt war, nunmehr sein früheres Standardwerk eine so glänzende Auferstehung hat feiern lassen.

Die Darstellung des Verf. zeichnet sich durch ein Doppeltes besonders aus: einmal durch die lückenlose Wiedergabe aller für das Eisenbahnwesen maßgebenden Bestimmungen, angefangen von den Bestimmungen der RBerf. und des RBahnG. bis zu den maßgebenden Einzelverordnungen auf den einzelnen Fachgebieten, ferner durch die ausgezeichnete Kommentierung der Bestimmungen, wobei sich nicht nur eine eingehende Darstellung der Literatur und Rspr., sondern auch eine kritische Würdigung der einzelnen Bestimmungen findet, die durch die Autorität des Verf. auf dem Eisenbahngebiet besonderen Wert erhält. Besonders musterhaft ist das eingehende Sachwörterverzeichnis, das gerade bei einer so weitverzweigten Darstellung, wie sie die Eisenbahngesetzgebung erfordert, besondere Bedeutung hat.

Es ist im Rahmen einer kurzen Besprechung auch nicht annähernd möglich, den Inhalt des Buches im einzelnen zu würdigen und wiederzugeben. Ich darf mich daher auf eine kurze Mitteilung des Inhalts beschränken. Von den zusammen zehn Abschnitten des Buches enthält der erste die allgemeinen Bestimmungen (RBerf., Staatsvertrag, RBahnG., PrEisenbahnG. von 38, PrRBV. usw.). In den weiteren Abschnitten werden die besonderen Verwaltungsnormen der Reichsbahn und die Bestimmungen über die Personalverwaltung mit allen einschlägigen Bestimmungen (Personalvertretungen, RVD. usw.) dargestellt. Es folgt ein Abschnitt mit sämtlichen auf die Eisenbahn sich beziehenden Steuervorschriften. Mit den rechtlichen Bestimmungen des Eisenbahnbaues und den Rechtsverhältnissen des Grundeigentums beschäftigt sich ein weiterer Abschnitt. Der Eisenbahnbetrieb findet insbes. in der Darstellung der EIPVerd., den haftrechtlichen Bestimmungen und den Bestimmungen des Strafrechts eingehende Berücksichtigung. Die Darstellung des Eisenbahnverkehrs mit den Bestimmungen des EGV., der EisenfVerkVd., des internationalen Übereinkommens und der zahlreichen Sondervorschriften schließt sich an. Die drei letzten Abschnitte behandeln das rechtliche Verhältnis der Eisenbahn zur Militärverwaltung, zur Post und Telegraphenverwaltung sowie zur Zollverwaltung.

Wer sich über eisenbahnrechtliche Fragen unterrichten will, findet in dem Fritsch'schen Buch einen vorzüglichen Führer. Leider beschränkt sich das Werk bei der Darstellung der landesrechtlichen Bestimmungen, die immerhin noch eine große Bedeutung haben (man denke nur an das Enteignungsrecht, die wege- und wasserrechtlichen Bestimmungen usw.) auf das Land Preußen. Die weitere Entwicklung zum Reichsrecht und der damit geringer werdende Umfang der landesrechtlichen Bestimmungen wird dem Verf. die Möglichkeit geben, in einer vierten Auflage, deren baldige Herausgabe dem vortrefflichen Werke jetzt schon prophezeit werden kann, seine Darstellung auf das gesamte noch für die Eisenbahn geltende Landesrecht auszudehnen. Die Schaffenskraft und Schaffensfreude des Verf., die dem Leser aus dem Buche an allen Stellen entgegentritt, berechtigt zu dieser Hoffnung. Prof. der Reichsbahndirektion Geh. Reg. R. Dr. Carter, Trier.

Dr. Adolf Carter und Dr. Theodor Rittel: Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Dritte, auf Grund des Young-Planes vollständig neubearbeitete Auflage. Berlin 1931. Deutsche Verlagsgesellschaft mbH., Verkehrswissenschaftliche Beihemittelgesellschaft mbH. bei der Deutschen Reichsbahn. 364 Seiten. Preis 12,50 M.

Gleich mit seinem ersten Erscheinen (1924) hat das Buch, dessen Verf. durch ihre Mitwirkung bei dem Entstehen der neuen Reichsbahngesetzgebung zu einer solchen Arbeit besonders berufen sind, in allen mit der Reichsbahn zusammenhängenden Rechtsfragen die Führung übernommen. Das zeigt sich auch darin, daß es — im Gegensatz zu manchen anderen Werken auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts — nicht nur im Schrifttum und in der Verwaltungspraxis, sondern auch bei den Gerichten aller Instanzen schnell Beachtung und Benutzung gefunden hat.

Nachdem die an der Hand des Youngplans vorgenommene Änderung des RBahnG. von 1924 wichtige Umgestaltungen in den

Rechtsverhältnissen der Reichsbahn-Gesellschaft herbeigeführt hatte, namentlich die Ersetzung der Reparationsschuldverschreibungen durch eine Reichsteuer, die Befestigung der Auslandskontrolle, die Erweiterung der Reichsheimwirkung, haben die Verf. bei der Neuaufgabe sich nicht damit begnügt, jene gesetzlichen Neuerungen und sonstige wichtige Vorgänge der Zwischenzeit zu berücksichtigen, sondern damit eine gründliche Umarbeitung des Werks verbunden, die schon in der Anordnung des Stoffes zutage tritt: Von der 2. Aufl. (ZW. 1927, 755 besprochen) abweichend sind jetzt die Gesetzeserläuterungen an die vorberste Stelle gerückt und schließt sich der systematische Teil an diese an. Zugleich ist dieser systematische Teil beträchtlich erweitert worden, teils durch Übernahme grundsätzlicher Darlegungen aus dem Kommentar, teils durch Ausführungen, die in den ersten Auflagen überhaupt nicht enthalten waren. Besonders erwähnt sei hier der als solcher neue dritte Abschnitt „Eisenbahn-Verwaltungsrecht“, dessen Unterabschnitte den früheren Inhalt erfreulich bereichern. Wenn sich die Verf. im Vorworte dagegen verwahren, daß ihre Ausführungen ein Lehrbuch des Eisenbahnrechts darstellen sollen, so trifft dies insofern zu, als nur bestimmte Gebiete des Rechtszweigs behandelt werden; aber in dieser Beschränkung geben Sarter und Kettel eine ausgezeichnete, über den Rahmen einer bloßen Einführung hinausgehende Darstellung mehrerer ebenso wichtiger wie schwieriger Kapitel, z. B. des Baurechts, der Bahnpolizei und des Gewerberechts in seinen Beziehungen zu den Nebenbetrieben der Eisenbahnen.

Auf Einzelheiten einzugehen, ist hier nicht der Ort, nur wenige Bemerkungen seien gestattet. Mit Recht wird auf S. 62 ausgeführt, daß die Entsch., in der das RG. der Reichsbahn-Gesellschaft die Freiheit von Gerichtskosten abspricht, jedenfalls nach der Änderung, die die Nov. an § 1 Abs. 2 d. BahngG. vorgenommen hat, nicht mehr haltbar ist und der Nachprüfung bei sich bietender Gelegenheit bedarf. — Ebenso muß dem Widerspruch (S. 52) gegen die Auslegung zugestimmt werden, die das BahngGer. in seinem Erk. v. 27. Juni 1927 dem § 14 d. BahngG. gibt. Sollte sich nicht auch hier eine Möglichkeit finden, eine dem Gesetze besser gerecht werdende Entsch. zu erwirken? Gerade für die preuß. Stempelsteuer scheint mir die eben genannte Änderung des § 1 Abs. 2 von Bedeutung zu sein; sie stützt die Meinung, daß die Reichsbahn auch von der „Gesellschaft“ (die ja keine ist) „für Rechnung des Reichs“ betrieben wird. — Ferner wird, m. E. mit vollem Rechte, in Anm. IV a zu § 16 (S. 60) der Vorschrift in Abs. 5 dieses Paragraphen die Absicht unterstellt, zu „verhindern, daß auf Umwegen, die außerhalb des BahngG. liegen, der Reichsbahn neue Lasten auferlegt werden, die sie nach der bestehenden Gesetzgebung nicht zu tragen hat“. Mit anderen Worten: es ist mit dem völkerrechtlich festgelegten Inhalte des BahngG. nicht vereinbar, wenn die innere Reichsgesetzgebung aus der GewD. einzelne Teile herausgreift, in besonderen Gesetzen ordnet und dabei die Reichsbahn-Gesellschaft Beschränkungen unterwirft, von denen sie nach dem bisherigen Recht frei war. In der auf jene Anm. folgenden Anm. IV b wird die Entsch. des BahngGer. v. 24. Juli 1928 genannt, aber nicht erwähnt, daß dieser eine Auffassung zugrunde liegt, die von der vorher in Anm. IV a ausgesprochenen, soeben hier erwähnten das direkte Gegenteil ist. Das Urteil des BahngGer. ist um so bedauerlicher, als es dem ohnehin vielfach vorhandenen Bestreben Tür und Tor öffnet, die Reichsbahn-Gesellschaft aus ihrer sachlich notwendigen und im Gesetze begründeten Ausnahmestellung hinauszumandrieren.

Alles in allem kann der Leistung der Verf. nur die größte Anerkennung gezollt und der Gewißheit Ausdruck gegeben werden, daß ihrem Werke auch in der neuen Gestalt sein maßgebendes Ansehen aufrechterhalten bleiben wird.

Wirkl. Geh. Rat Fritsch, Wiesbaden.

Hans Rehe, Geheimer Regierungsrat, Reichsbahndirektor und Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Ministerialrat a. D.: **Die Privatanschlüsse der Reichsbahn in rechtlicher Beziehung.** Berlin 1931. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft mbH. bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Bei der großen Bedeutung, die den etwa 14 146 Privatanschlüssen der Deutschen Reichsbahn mit ihrer ungefähren Länge von 12 276 km im Verkehrsleben innewohnt, ist es erklärlich, daß die Zahl derer nicht gering ist, die sie zum Gegenstande größerer oder kleinerer Erörterungen machen (vgl. S. 68/29); dabei ist es natürlich nicht zu verwundern, daß einige als Versuche an einem untauglichen Gegenstande bezeichnet werden müssen, da die Verf. entweder nicht über die nötigen Rechtskenntnisse verfügen oder aber nicht die praktische Erfahrung besitzen, die die unabwiesbare Voraussetzung für eine erschöpfende Darstellung des Gegenstandes nun einmal bilden (z. B. Staeber, Der Privatanschluß, Selbstverlag Berlin-Lichterfelde, beurteilt in ZW Eisenb. Verw. 1929, 466 ff. Nr. 18; vgl. auch VerkRdsch. 1930, 506; und Haffe, Das Anschlußgleis vom Standpunkte des Inhabers, Berlin 1922, beurteilt in ZW. 1923, 274).

Es ist deshalb sehr zu begrüßen, daß jetzt ein juristisch vorgebildeter Eisenbahnverwaltungsmann ein Buch verfaßt hat, das

mit seinem Zielen jedem Interessenten nicht nur etwas, sondern alles wissens- und wünschenswerte bringt.

Es zerfällt in fünf Abschnitte, deren letzterer fast $\frac{2}{3}$ des ganzen Inhalts ausmacht, und behandelt den Begriff sowie Zweck der Anschlußgleise, ihr Zustandekommen, ihre Aufsichtsorgane, ihre rechtliche Natur und die Bedingungen, die heutzutage maßgebend sind.

Daß die häufig erörterte Streitfrage betreffend Aufhebung eines Anschlußgleises und die Stellung der Abzweigungsstelle als einer Station berücksichtigt und richtig beurteilt ist, trägt hoffentlich dazu bei, sie als endgültig geklärt anzusehen.

DRegR. Hanow, Frankfurt a. d. O.

Luftrecht.

Dr. Alfred Wegerdt, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium: **Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, reichsrechtliche Vorschriften.** Textausgabe. Berlin 1930. Verlag Gebr. Madegki.

Der Verf. hatte im gleichen Verlag i. J. 1927 unter dem Titel „Luftrecht, reichsrechtliche Vorschriften“ (vgl. meine Besprechung in ZW. 1928, 2315) eine Zusammenstellung der gesamten, das Luftrecht betreffenden reichsrechtlichen Vorschriften gegeben. Das letzte Buch stellt die 2., völlig neu bearbeitete Auflage des „Luftrecht“ von 1927 dar. Schon die Tatsache, daß diese 2. Auflage fast den dreifachen Umfang wie die erste Auflage hat, zeigt, in welchem, ich möchte fast sagen: erschreckenden Maße die Gesetzgebung auf dem Gebiet des Luftpolizei-, Luftverkehrs-, Luftzoll- und Luftpostwesens in der Zeit von 1927—1930 tätig gewesen ist. Auch die Spezialisten auf dem Gebiete des Luftrechts könnten dieses ungeheure Gebiet kaum noch übersehen, wenn nicht Wegerdt in so verdienstvoller Weise die gesamte Reichsgesetzgebung auf diesem Gebiet zusammengestellt hätte. Kein anderer ist hierzu so gut berufen wie Wegerdt, der der Referent für Gesetzgebung auf dem Gebiete der Luftfahrt im Reichsverkehrsministerium ist.

Ein großer Vorteil der 2. Auflage gegenüber der 1. liegt darin, daß der Verf. in einer ausführlichen Einleitung den Zusammenhang der Gesetzgebung klar und übersichtlich erläutert hat. Das erleichtert die Benutzung des Buches außerordentlich. Als besonders erfreulich möchte ich gegenüber der 1. Auflage folgendes betonen: In der 1. Auflage waren in Teil II noch vier Ordonanzen bzw. WD. der „Hohen Interalliierten Rheinlandkommission“ enthalten. Diese vier WD. sind in der Zwischenzeit Gott sei Dank fortgefallen. In der neuen Auflage ist nur noch im Teil III eine einzige Ordonanz der Interalliierten Rheinlandoberkommission über die Regelung der Luftfahrt im besetzten Gebiet enthalten. Auch diese Ordonanz hat in der Zwischenzeit ihre Bedeutung verloren, nachdem es ein „besetztes Gebiet“ in Deutschland Gott sei Dank nicht mehr gibt.

Die Zusammenstellung der reichsgesetzlichen Vorschriften gliedert sich in 6 Abteilungen. Teil I enthält einen Auszug der auf die Luftfahrt bezüglichen Bestimmungen aus der deutschen RVerf., einen Erlaß betr. die Errichtung und den Geschäftskreis des Reichsverkehrsministeriums, die WD. über den Beirat für das Luftfahrtwesen, die WD. über die Errichtung einer Behörde für den Flugsicherungsdienst und die Anordnung über Einrichtung, Gliederung und Aufgabenkreis der Zentralstelle für Flugsicherung. Bei dem bezüglichen Auszug aus der RVerf. handelt es sich im wesentlichen um Art. 7 Ziff. 19. Danach hat das Reich die Gesetzgebung nur über die motorisch betriebenen Luftfahrzeuge, nicht aber über die motorlos betriebenen (Freiballone, Fesselballone, Segelflugzeuge usw.). Es wird Zeit, daß in diesem Punkte die RVerf. einmal geändert wird. Die Bedeutung der motorlosen Luftfahrt ist allmählich so groß geworden, daß das Reich die Gesetzgebung auf diesem Gebiete gleichfalls in Anspruch nehmen muß. Das geschieht ja auch praktisch, wie der Erlaß des LuftvG. gezeigt hat; dieses Gesetz konnte aber, soweit es die motorlose Luftfahrt betrifft, nur mit der für verfassungsändernde Gesetze notwendigen Mehrheit angenommen werden. Teil II enthält das LuftvG. v. 1. Aug. 1922 und die außerordentlich wichtige WD. über Luftverkehr v. 19. Juli 1930 (RVerf. I, 363). Es handelt sich hier um die in § 17 LuftvG. vorgesehenen AusfBest. Teil III enthält die einschlägigen Bestimmungen des RV., das Gesetz zur Durchführung der Art. 177, 178 und 198 dieses Vertrages sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen WD. über Luftfahrzeugbau über führerlose Flugzeuge und Flugzeuge mit technischen Merkmalen neuzeitlicher Jagdflugzeuge, über Beschränkung der Flugausbildung, über Listenführung in der Luftfahrt und die oben bereits erwähnte WD. der Interalliierten Rheinlandoberkommission für die besetzten rheinischen Gebiete. Wenn auch diese letzte WD. durch die Befreiung der Rheinlande sich erledigt hat, so bleiben die übrigen in diesem Teile abgedruckten Bestimmungen, durch welche die deutsche Luftfahrt noch immer in übermäßiger Weise geknebelt wird, leider noch in Geltung. Hoffentlich werden bei der nächsten Auflage dieses Buches die genannten Bestimmungen in Teil III fortfallen können, wenn endlich erreicht sein wird, daß die deutsche Luftfahrt ebenso frei ist wie die Luftfahrt anderer Länder. Im Teil IV sind die Luft-

verkehrsabkommen zwischen Deutschland und anderen Ländern abgedruckt. Teil V enthält die vorläufigen Bestimmungen des R.F.M. über die Zollabfertigung im Luftverkehr und die Passnachschau im Luftverkehr. Im Teil VI endlich ist ein Auszug auf der PostD., so weit er den Luftverkehr betrifft, abgedruckt; ferner enthält dieser Teil die Bestimmungen über den Luftpostverkehr sowie die Bekanntmachung des Gesetzes über die Fernmeldeanlagen.

Die Fülle dieses Materials zeigt, wie notwendig und verständlich die vom Verf. vorgenommene Zusammenstellung der deutschen Luftfahrtgesetzgebung für alle diejenigen ist, welche sich wissenschaftlich oder praktisch mit den Rechtsfragen der Luftfahrt zu befassen haben.

R.A. Dr. Ernst Tauber, Berlin.

Ernst Gottschö: Luftverkehrsrecht. München 1931. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. Preis Leinenbd. 6,50 M.

Wenn Juristen, welche dem Luftrecht bisher ferngestanden haben, sich nunmehr auch dem Studium dieses Rechtsgebietes widmen, so bedeutet dies für denjenigen, der sich seit den ersten Anfängen des Luftrechts mit dieser Materie befaßt hat, eine besonders erfreuliche Tatsache, da hieraus hervorgeht, daß sich das Interesse für Luftrecht auch in weiteren Kreisen zu regen beginnt.

Der Verf. des mit einer „Einleitung, Erläuterungen, Tabellen und Sachverzeichnis“ versehenen, „München 1931“ datierten, jedoch bereits jetzt, Oktober 1930, vorliegenden Buches „Luftverkehrsrecht“, R.A. Ernst Gottschö, dürfte zu diesem Personenkreis gehören; denn er ist bisher luftrechtlich wohl kaum hervorgetreten.

In dem Buche sind die einzelnen Paragraphen des LuftV. und der LuftD. mit kurzen Anmerkungen versehen, welche die Lektüre und das Verständnis der Paragraphen erleichtern. Für denjenigen, der sich eingehender, insbes. wissenschaftlich, mit dem LuftV. und der LuftD. beschäftigen will, dürfte das Buch kaum in Betracht kommen, da die Erläuterungen für diesen Zweck zu knapp gehalten sind.

Die Internationalen Luftverkehrsabkommen sind nur in der Einleitung kurz erwähnt und im übrigen mit der Begründung außer Betracht gelassen, daß sie im wesentlichen „rechtspolitische Bedeutung“ hätten. Dieser Auffassung wird man nicht zustimmen können; denn da die Luftfahrt international gestaltet ist, dürfte es für jeden Luftfahrer von Wichtigkeit sein, auch hierüber unterrichtet zu sein. Auffällig ist endlich, daß unter den in der Einleitung erwähnten großen internationalen Organisationen das Comité juridique international de l'aviation nicht aufgeführt ist, obgleich gerade diese Organisation als einzige ausschließlich das Ziel verfolgt, das Luftrecht wissenschaftlich fortzubilden.

Andererseits werden die in Teil III enthaltenen verschiedenen Tabellen betr. Ruhen und Entzug der Erlaubnis, betr. die Klaffen-einteilung der Land- und Seeflugzeuge, betr. die Prüfungslandflugzeuge zur einfachen Erlaubnis, betr. die Prüfung für Landflugzeugführer zur Erwerbung der einfachen und besonderen Erlaubnis sowie betr. Schulung und Umschulung sicherlich bei den beteiligten Kreisen Interesse finden.

DRegR. Dr. Alex Meyer, Berlin.

Dr. Kurt Volkman: Internationales Luftrecht. Völkerrechtsfrage. Eine Sammlung von Vorträgen und Studien, herausgegeben von Heinrich Pohl und Max Wenzel. 31. Heft. Berlin 1930. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung. Preis 9,50 M.

Das Ziel der Schaffung eines internationalen Luftrechts wird allgemein erstrebt, von den Staaten, von der Wissenschaft und von den Luftverkehrsgesellschaften. Wie stark an der Erreichung dieses Zieles gearbeitet wird, ergibt z. B. die Tatsache, daß allein im Herbst 1930 fünf große Tagungen zur Erörterung internationaler Luftrechtsfragen stattgefunden haben. Anfang September war in New York die Sitzung der International Law Association, in welcher auf Grund der von Herrn Dr. Hermann Döring, Berlin, ausgearbeiteten Entwürfe die Schaffung eines Weltluftverkehrsabkommens beschlossen wurde. Im gleichen Monat tagte in Antwerpen die Jata (International Air Traffic Association) und beschloß die Zustimmung zu einer Konvention betr. einen einheitlichen Lufttransportvertrag. Im Haag fand der 5. Internationale Luftfahrtkongreß statt, bei welchem in der Rechtsabteilung gleichfalls eine Reihe von Fragen aus dem Gebiete des internationalen Luftrechts behandelt wurde. Und schließlich tagte Ende September in Budapest der Kongreß des Comité juridique international de l'aviation, auf welchem insbes. die völkerrechtliche Behandlung von schwimmenden Inseln (aéroports de haute mer) als Flugzeugflühpunkten auf hoher See erörtert wurde. Diesem Kongreß folgte unmittelbar die Tagung der Citeja (Comité international technique des experts juridiques aériens), in welcher insbes. die Haftung für die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen dritten Personen oder Sachen auf der Erde verursachten Schäden besprochen wurde.

Alle diese Kongresse bezogen sich im wesentlichen auf das internationale Luftprivatrecht. Die Schrift von Dr. Volkman

über internationales Luftrecht bezieht sich, was aus dem Titel nicht hervorgeht, im wesentlichen auf das zwischenstaatliche Luftrecht vom völkerrechtlichen Standpunkt aus. Die Schrift ist im Rahmen der von den Prof. Dr. Pohl und Dr. Wenzel herausgegebenen Völkerrechtsfragen erschienen. Die Arbeit von Volkman ist überaus fleißig und gründlich. Gerade in der deutschen Wissenschaft und Literatur hat man sich bisher im wesentlichen mit der Erörterung zwischenprivatrechtlicher Fragen der Luftfahrt und sehr wenig mit den bezüglichen völkerrechtlichen Fragen befaßt. Um so verdienstvoller ist es, daß Volkman nun unter umfassender Berücksichtigung der internationalen Literatur und Gesetzesmaterialien das internationale Luftrecht vom Standpunkt des Völkerrechts einer gründlichen Untersuchung unterzieht. Das Buch ist in zwei große Abschnitte eingeteilt; nämlich in die Völkerrechtsfragen des Friedens und des Krieges. In beiden Beziehungen gibt der Verf. eine eingehende Darstellung der geschichtlichen Entwicklung vor und nach dem Weltkriege. Er erörtert dann die verschiedenen Theorien in bezug auf die Rechtsstellung des Lufttraumes und stellt die Beschlüsse internationaler Rechtsvereinigungen und staatlicher Vereinigungen übersichtlich zusammen. Die Teilnahme von Luftfahrzeugen am zwischenstaatlichen Verkehr wird nach allen rechtlichen Möglichkeiten erörtert, und ein besonderes Kapitel ist den Rechtsfragen der Luftfahrzeuge außerhalb des Staatsgebietes, insbes. über der hohen See und über staatenlosem Gebiet, gewidmet. Im zweiten Teil behandelt der Verf. die Teilnahme von Luftfahrzeugen an Kampfhandlungen unter besonderer Berücksichtigung der militärischen, privaten und Sanitätsflugzeuge. Er erörtert die Kampfmittel, insbes. auch die Spionage, sowie die Behandlung von feindlichen Luftfahrzeugen und von Flugzeugbesatzungen; die Beschießung, das Vergeltungsrecht sowie die Entschädigung für unerlaubte Beschießung wird eingehend erörtert. Ein besonderer, sehr wichtiger Abschnitt befaßt sich mit der Neutralität, d. h. mit den Rechten und Pflichten der Neutralen sowie dem Brisenrecht.

Bei der Fülle des Materials ist es unmöglich, auf dem knappen zur Verfügung stehenden Raum zu irgendwelchen Einzelfragen Stellung zu nehmen. Es kann nur jedem, der sich mit Fragen des internationalen Luftrechts auf völkerrechtlichem Gebiet befassen will, die Lektüre dieses gründlichen Werkes dringend empfohlen werden. Das Werk ist um so verdienstlicher, als eine ganze Reihe von aufgeworfenen Fragen hier wohl zum ersten Male, zum mindesten in der deutschen Literatur, behandelt wird. Ein gutes Sachverzeichnis erleichtert die Benutzung des Buches.

R.A. Dr. Ernst Tauber, Berlin.

Gaststättenrecht.

1. Dr. jur. **Elmar Michel**, Regierungsrat und Referent im Reichswirtschaftsministerium: **Das Gaststättengesetz vom 28. April 1930** und die wichtigsten reichs- und landesrechtlichen Ausführungs- und Nebenbestimmungen. Berlin 1930. Carl Heymanns Verlag. 358 Seiten. Preis geb. 12 M.
2. Dr. **Karl Friedrichs**, Justizrat: Dasselbe Gesetz. Berlin 1930. Walter de Gruyter & Co. (Guttentag'sche Sammlung deutscher Reichsgesetze Nr. 176.) 144 Seiten. Preis 3,50 M.
3. **Eugen Frei**, Oberregierungsrat: Dasselbe Gesetz mit den Ausführungsbestimmungen des Reichs und der Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden und Thüringen sowie einschlägigen reichsrechtlichen und bayerischen Vorschriften. München 1930. C. S. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. 200 Seiten. Preis Leinenband 5 M.
4. **Reinhard Köstlin**, Ministerialrat: Dasselbe Gesetz mit Erläuterungen und den (zu 4 aufgezählten und durch Hessen vermehrten) Ausführungsbestimmungen. Erster Teil: Gaststättengesetz mit Einführung und Erläuterungen. Stuttgart 1930. W. Kohlhammer. 174 Seiten. Preis 4,20 M. Zweiter Teil: Die Ausführungsbestimmungen des Reichs und Preußens. Preis 1,50 M.
5. Dr. **Gustav Rohmer**, Regierungspräsident: Dasselbe Gesetz. München 1930. C. S. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. VIII und 180 Seiten. Preis Leinenband 8 M.

1. Das erstgenannte Werk bietet, neben knappster Einleitung und dem Wortlaut des Gesetzes (S. 1—20), nach Abzug der Anhänge und des Sachregisters (S. 269—358) im Kerne das Erläuterungswerk (S. 21—268), das in vorzüglicher Weise, aus der bisherigen zu § 33 GewD. und dem NotG. v. 24. Febr. 1923 ergangenen Rpr.

das Wichtigste (freilich im Verhältnis zum Gesamtumfang des Buches nicht ganz vollständig) verwendet, besonders der neuen Problematik der Materie gerecht wird. Die Abgrenzung der Gastwirtschaft von Zimmervermietern, Privatlogierbetrieb, Sanatorien, Internaten; die Klarstellung der Nebenbestandteile und des Zubehörs des gast- und schankwirtschaftlichen Betriebes ist ebenso wie die Frage der Kaufmannseigenschaft des Betriebsinhabers verdienstvoll, und zwar nicht durchweg originell, aber sorgfältig und systematisch trefflich gearbeitet. Sehr gut sind die Erläuterungen zu den Verfassungsgründen des § 2, überhaupt alles, was zum Begriff der Zulassung gehört, behandelt, ebenso was sich auf Gebundenheit der Erlaubnis, Ausschluß von Befristung und Widerruf, Erlöschen der Erlaubnis, Stellvertretungsfragen, Verlust der Gewerbebefugnis, Polizeistunde, Schutz der Jugend, das Verfahren und den Anwendungsbereich des Gesetzes bezieht. Wo immer es möglich war, ist begründete und gewissenhafte selbständige Stellungnahme erfolgt. Unangenehm fällt auf, daß die Stimme der Wissenschaft überall mit gehört worden ist. Zuweilen wird es heute bei anderen Verfassern Mode, sie zu überhören.

2. Friedrich hat als vielgewandter Verf. das wichtige neue Gesetz, das praktisch die Fortführung und Erweiterung des § 33 GewD. und des sog. NotGes. v. 24. Febr. 1923 darstellt, mit allen Kräften bewährter Auslegungskunst dargestellt, ältere und neuere Judikatur treffsicher verwendet. Die Durchführungs- und Ausführungsverordnungen des Reichs und Preußens sind schon mitverwendet. Besonders geflüchtet scheinen mir die Darlegungen zu § 14 (Polizeistunde, Hotelgäste, „trockene Gläser“) und zu § 23 (Anwendungsbereich: Vereine, Ausschanken und Absetzen, Getränke, Gelegenheitsgesellschaft usw., S. 48 ff., 81 ff.) zu sein. Die längere Geltungsdauer des Gesetzes wird weitere Vertiefung und Bereicherung in einer neuen Aufl. bringen.

3. Frei will nur eine Textausgabe geben, aber doch „mit ausführlichen Anmerkungen“, die die S. 15—133 füllen; für die erste Orientierung, aber auch die tägliche Praxis, falls sie nicht zur Stellungnahme bei schwierigen Streitfragen zwingt, vorzüglich.

4. Daszelle ist auch über Köstlin zu sagen; Nspr. und Schrifttum sind spärlich benutzt. Die systematische Einleitung ist gut. Auch sonst verrät sich die geschickte Hand des „zuständigen“ höheren Verwaltungsbeamten.

Der zweite Teil liegt in eigenartiger mehrfacher Gestalt vor, einmal derart, daß er die Ausführungsbestimmungen und die nötigen mit dem Gaststättengesetz zusammenhängenden Bestimmungen des Reichs, Bayerns, Sachsens, Badens, Hessens und Thüringens enthält. Es ist aber der zweite Teil auch in der Gestalt herausgegeben, daß er nur die Ausführungsbestimmungen des Reichs und Württembergs umfaßt. Das Besondere ist hier, daß zahlreiche Erläuterungen und Verweisungen beigelegt sind und daß Änderungen und Ergänzungen, die der Richterstatist für das Gaststättenrecht im Württembergischen Wirtschaftsministerium MinD. Thomaj beigelegt hat, mit verbandt worden sind. In einer dritten Gestalt erscheint der zweite Teil mit den Ausführungsbestimmungen des Reichs und Preußens.

5. Der Rohmer'sche Kommentar ist „auf der Grundlage des v. Landmann'schen Komm. z. GewD. erläutert und mit einem Anhang herausgegeben“. Das Gesetz wird vom Verf. zutreffend als ein Nebengesetz der GewD. angesehen. Dadurch wird das Erläuterungsmerk als Bestandteil jenes großen führenden Komm. aufgefaßt. Damit ist die Eigenart des Werkes gekennzeichnet. Die Bemerkungen des v. Landmann'schen Komm. zu § 33 GewD. werden unter entsprechender Bearbeitung und Sichtung des dort angesammelten großen Materials übernommen. Das Ausmaß ist daher entsprechend dem Hauptwerke gestaltet und umfaßt ohne Anhang 124 Seiten, stellt sich also im Vergleich zu den übrigen Erläuterungswerken dieses Gesetzes als ein solches von bescheidener, allenfalls mittlerer Größe dar. Natürlich ist der Umfang allein kein zureichender Beurteilungsmassstab. Deshalb sei hinzugefügt, daß inhaltlich durchaus Tüchtiges geboten wird, freilich ohne gerade wissenschaftliche Ansichten viel zu berücksichtigen; auch hinsichtlich der Systematisierung und der geistigen Durchdringung des gesamten Stoffes einschließlich der Nspr. bleibt es hinter den Komm. von Michel und v. Rohscheid wohl einigermaßen zurück. Bei einer neuen Auflage des v. Landmann'schen Werkes dürfte es wohl an die Stelle, an der sich zur Zeit § 33 mit seinen Erläuterungen befand, eingereiht werden.

Prof. Dr. Fritz Stier-Somlo, Köln.

Kurt v. Rohscheidt: Gaststättengesetz vom 28. April 1930.
Berlin 1930. Verlag von Franz Vahlen. Preis geb. 10,50 M.

Wie die Begründung zum GaststättenG. ausführt, wird die Alkoholfrage nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern lebhaft erörtert. Sie hat eine verschiedenartige gesetzliche Lösung gefunden. Während man in den Vereinigten Staaten die Trockenlegung eingeführt hat, gelangte man in anderen Staaten, besonders in Skandinavien, zu weniger erheblichen Einschränkungen. So kam man in Dänemark zum Gemeindebestimmungsrecht, in

Schweden zur Rationierung alkoholhaltiger Getränke. Das GaststättenG. geht aber mit Recht nicht einmal so weit, wie die skandinavische Gesetzgebung, und folgte namentlich dem Entwurf in der Ablehnung des Gemeindebestimmungsrechts.

Das Gesetz soll insbes. dem Schutz der Jugend dienen und das Konzeptionswesen verbessern. Man kann wohl mit Befriedigung feststellen, daß das Gesetz, dessen Entwurf im RAusfch. mit besonderer Sorgfalt beraten und behandelt wurde, diesem Ziel gerecht geworden ist. Dem Jugendschutz wird gebiert durch die Übernahme der im Notgesetz v. 24. Febr. 1923 und dem Entwurf eines allgemeinen deutschen StGB. enthaltenen einschlägigen Vorschriften. So verbietet das GaststättenG. im § 16, ebenso wie § 5 NotG., u. a., jugendlichen Personen geistige Getränke oder Tabakwaren zu eigenem Genuß zu verabreichen. Das Notgesetz hatte die GD. bereits nicht unwesentlich abgeändert, indem es insbes. den Bedürfnisnahme für die Errichtung von Gast- und Schankwirtschaften allgemein einführte. Andere Forderungen blieben dagegen bisher unerfüllt. Das GaststättenG. hält übrigens landesrechtliche Bestimmungen, die im Schutz der Jugend weitergehen, wie z. B. in Bremen, nach § 16 Abs. 2 ausdrücklich aufrecht.

Das Konzeptionswesen wird verbessert durch Erweiterungen der Vorbedingungen für die Erlaubnis, die Ermöglichung einer vorübergehenden Sperre für weitere Erlaubniserteilungen und sonstige Bestimmungen.

Das Gesetz will eine möglichst in sich geschlossene gewerbepolizeiliche Regelung des Gast- und Schankstättenwesens und des Kleinhandels mit Branntwein treffen, überläßt aber mit Recht in gewissen Fällen den Landesbehörden den Erlaß näherer Ausführungsanordnungen.

Die Materie des Gesetzes hat ihre Regelung bisher im wesentlichen in der durch das Notgesetz v. 24. Febr. 1923 abgeänderten GD. gefunden. Der Verf. des zur Besprechung stehenden Komm. zum GaststättenG., der unter anderem durch seinen Vorkriegskomm. zur GD. bekannt ist, ist daher zur Besprechung des neuen Gesetzes besonders berufen. Er hat seine Aufgabe in vortrefflicher Weise erfüllt. Seine Sprache ist eine äußerst klare, so daß das Werk, das nicht nur für Behörden, Gerichte und Juristen bestimmt ist, sondern auch für die Gast- und Schankwirte und ihre Verbände (nicht zu vergessen sind hier wohl auch die Vorstände von Vereinen und Gesellschaften) seinen Zweck zweifellos bestens erfüllen wird. Der Verf. verweist bei den einzelnen Bestimmungen stets auf den früheren Stand der Gesetzgebung. Er gibt an den einschlägigen Stellen die Entsch. der Gerichte und Verwaltungsbehörden bis in die jüngste Zeit hinein bekannt und nimmt dazu Stellung. Es dürfte wohl kaum eine wichtige Frage hierbei von ihm übergangen sein. Unter anderem sind zu § 27 d. Ges. auch die bekannten Richtlinien für die Hilfsindustrie der Reichsbahn abgedruckt, und Verf. bespricht hierbei die Frage der Konzeptionspflicht der Bahnwirte. Wenn er allerdings der Auffassung des PrDVG. beiträgt, wonach der Bahnwirt als selbständiger Unternehmer anzusehen sei und daher einer Konzeption bedürfe, so kann ich mich dem nicht anschließen. Der Verf. zitiert selbst die der Ansicht des DVG. entgegenstehenden Urteile verschiedener hoher ordentlicher Gerichte, insbes. auch des RG. Ich darf bez. dieser Frage auf meine Ausführungen zum Ur. des ThürDVG. v. 17. Juli 1929: JW. 1930, 2007¹⁰ hinweisen.

Dem Komm. sind als Anlage beigelegt die Begründung zum Gesetzesentwurf, sowie die vom Reich und von Preußen erlassenen AusfVest. bis zum Stand v. 1. Juli 1930.

Die äußere Ausstattung des Buches ist der Überlieferung des Verleges entsprechend eine ausgezeichnete.

RA. Dr. Leibl, Berlin.

Dr. Wolff Salomon: Das Gaststättengesetz vom 28. April 1930. Berlin 1930. Verlag von Georg Stilke. Preis Ganzleinenband 9 M.

Der Verf. bespricht die einzelnen Bestimmungen des Gesetzes und ihre Entstehungsgeschichte, indem er Nspr. und Schrifttum ausführlich zitiert. Er nimmt zu den bei der bisherigen Regelung der Materie aufgetauchten Streitfragen eingehend Stellung. So bespricht er auch den bekannten Widerspruch zwischen der Auffassung des PrDVG. und der ordentlichen Gerichte in der Frage der Bahnwirtschaften. Während zahlreiche DVG. und das RG. ständig den Standpunkt vertreten, daß die Bahnwirtschaften als Nebenbetriebe der Reichsbahn gemäß § 6 GewD. und § 16 Abs. 5 RBahnG. der GewD. nicht unterliegen, hat das PrDVG. in den Fällen, die von ihm entschieden wurden (Schankerlaubnis), einen entgegengesetzten Standpunkt eingenommen. Der Verf. führt zutreffend aus, daß die mehr formale Betrachtungsweise des DVG., wonach ein Betrieb, der durch einen selbständigen Gewerbetreibenden (Pächter) geführt wird, nicht mehr Betrieb der Eisenbahnunternehmungen sei, dem Zweck des Gesetzes schwerlich gerecht werde. Der Zweck des Gesetzes gehe nicht dahin, den Eisenbahnunternehmer zu privilegieren, sondern den Betrieb der Eisenbahnunternehmung als solchen von den gewerbepolizeilichen Vorschriften zu befreien.

Verf. erörtert auch die Frage, ob die Bahnwirte überhaupt in einem eigentlichen Pachtverhältnis zur Reichsbahn stehen.

Besondere Aufmerksamkeit ist den strafrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes gewidmet. Bei der Besprechung des § 31 GewStG. erwähnt der Verf. dessen wenig glückliche Fassung. Die Fassung dieser Bestimmung, nach der Forderungen eines Gast- oder Schankwirtes in gewissen Fällen nicht einklagbar sein sollen, ist auch von anderer Seite bemängelt worden, so von einem Berliner Richter in *Verl.-AnwBl.* 1930, 213 ff.

Das Buch bringt die Vollzugsvorschriften des Reichs und sämtlicher Länder, sowie die sonstigen einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und die wichtigsten Gesetzesmaterialien. Es kann zum Gebrauch in der Praxis nur empfohlen werden.

RA. Dr. Richard Leibl, Berlin.

Sonstiges.

Dr. A. Niggel, Präsident der Oberpostdirektion München: **Deutsches Postrecht.** (Bd. 81 der Sammlung Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis.) Berlin 1931. R. v. Decker's Verlag. 426 S. Preis 7,75 M.

Von den Fragen der Verkehrswissenschaft ist insbes. das Postrecht bis heute verhältnismäßig selten im Zusammenhang bearbeitet worden. Das mag zum Teil darauf zurückzuführen sein, daß die glatte Abwicklung des Postbetriebes nicht allzu oft gerichtlich auszutragende Streitfragen zeitigt. Liegen jedoch solche vor, dann vermissen Gericht und Parteien häufig einen brauchbaren Führer und Berater auf dem nicht alltäglichen Gebiet. Die Komm. z. PostG. reichen manchenmal aus, geben aber z. B. über das Postcheckrecht, die Postordnung und die Weltpostvertragsvorschriften keine genügende Auskunft. Der Verf. hat es unternommen unter dem bedeutend erweiterten Ausbau einer seiner früheren Arbeiten diese Lücke zu schließen. Das gelungene Ergebnis hält sich zwischen einem systematischen Lehrbuch und einem Komm. zu den einzelnen Rechtsnormen. Das erleichtert jedem, der nicht in dem Stoff eingearbeitet ist, das Suchen nach dem Zusammengehörigen. Ein sorgfältiger Sachweiser und die klare Gliederung des Inhaltes, den eine umfassende Angabe der Quellen aus Schrifttum und Rspr. ergänzen, zeichnen das Werkchen aus.

Einleitend wird der Begriff des Postrechtes erläutert. Seine Quellen erstrecken sich auf das Postverfassungs-, Poststaats-, Poststraf- und Postbenutzungsrecht. Im entsprechenden 1. Teil wird manche Begriffsverwirrung beseitigt, die das RPostZinG. verursacht, wenn auch nicht verschuldet hat. Die staatsrechtliche Stellung der Post unterscheidet sich wesentlich von der „privatisierten“ Reichsbahngesellschaft. Die DRPo. übt Hoheitsrechte aus. Der Ausdruck „Betriebsverwaltung“ ist falsch; er führt nur zu Mißverständnissen, die ihren Gipfel in der Meinung erreichen, die Post sei ein Gewerbe. Die Darstellung der einzelnen Rechte (Postregal, Vollstreckungs- und Strafrecht) und Pflichten (Zulassungszwang, Geheimnispflicht) der DRPo. rundet das Bild von ihrem Aufbau und Wesen. Besonders verdienen die Ausführungen über das Eisenbahnpostrecht sowie über die Stellung der Post im Kraftfahr- und Luftrecht erwähnt zu werden. Den forensisch wichtigsten Teil bildet der 4., in dem die im Rahmen der Anstaltsordnungen möglichen Nutzungsverhältnisse einschließlich des Postcheckrechtes aber ohne den Fernmeldeverkehr rechtlich und sachlich erklärt werden. Knapp und trotzdem erschöpfend beschäftigt sich dabei der Verf. mit der Rechtsnatur des Postbenutzungsrechtes. Er kommt zu dem überzeugenden Schluß, daß das Vertragsverhältnis abzulehnen sei. Hier schließt sich der Ring seiner Untersuchungen in den Teilen Postverfassungs- und Poststaatsrecht. Außerdem werden alle Haftpflichtfragen des In- und Auslandsverkehrs im Sach-, Personen- und Geldverkehr berührt und entschieden. Sehr wertvoll ist im 2. Abschnitt des 4. Teiles die Behandlung des Postcheckrechtes, dessen sämtliche Quellen unter einheitlichen Gesichtspunkten bearbeitet werden. Hier wird zur Entsch. vieler Streit- und Zweifelsfragen eine lang entbehrete Handhabe geboten.

Ein kurzer Anhang zeigt die Wege der Gesetzentwürfe (Entw. z. GGzAllgDStGB.), die das Postrecht ändern.

Trotz seines nicht sehr großen Umfangs ist dieses neue deutsche Postrecht m. E. als eine Art Standardwerk zu bezeichnen, das bisher nicht nur in den Amtszimmern der Postbehörden, sondern auch in den Kreisen der öffentlichen Vertretungen von Handel und Gewerbe und nicht zuletzt in den Händen des Richters und Anwaltes gefehlt hat.

Postrat Dr. Roth, Nürnberg.

Dr. G. Schwarz: **Die allgemeinen deutschen Spediturbedingungen und die Speditorenversicherung.** Berlin 1931. Selbstverlag des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Gr. 8°. 104 S. Preis 5 M.

Die ADSpedB., die durch Vereinbarung der beteiligten Wirtschaftskreise (nicht durch einseitiges Diktat der Unternehmer) zustande gekommen sind, haben jetzt nach mehr als drei Jahren ihrer Geltung die Feuerprobe bestanden. Sie sind trotz kleiner Änderungen in ihrem Kern beibehalten worden. Sie gelten für die Mehrzahl aller Speditoren- und Verkehrsverträge; sowohl Kaufleute, wie Juristen haben sich recht eingehend mit ihnen beschäftigt.

Damit tauchte auch das Bedürfnis nach einem Kommentar auf. Isaac: „Das Recht der Spedition“ von 1928, ist der große Kommentar, welcher auch eine vollständige Übersicht über die Literatur zu jeder Regel gibt. Die vorliegende Arbeit von Schwarz beschränkt sich auf kurze, sachliche Erläuterungen und gibt die Literatur und Rspr. nur in besonders wichtigen Fällen wieder. Die Erläuterungen sind ganz hervorragend: sie ergänzen und erklären die Bestimmungen der ADSpedB. unter vorzüglicher Beherrschung des Stoffes mit vollständiger Objektivität.

Wir können deshalb das Buch als einen untrüglichen Berater sowohl den Gerichten, als auch allen sonstigen Interessenten aufs wärmste empfehlen.

Freilich kann der Kommentar dann keine Klarheit schaffen, wenn eine Bestimmung selbst keinen klaren Inhalt hat. Dies gilt von § 4 Ziff. 1 S. 1. Nach dem Grundlag, daß der S. 1. die Transportversicherung nicht ersetzen, sondern nur ergänzen soll, hätte die Bestimmung heißen müssen:

Von der Speditorenversicherung sind ausgeschlossen alle Schäden, welche durch eine Transportversicherung gedeckt sind oder durch eine übliche Transportversicherung zu normalen Sätzen und Bedingungen hätte gedeckt werden können.

Leider heißt der letzte Satz in dem S. 1.: „oder üblicherweise durch Transportversicherung gedeckt werden“.

Nach diesem Wortlaut muß nun im Streitfalle festgestellt werden, ob eine Transportversicherung für den betreffenden Transport üblich ist. Hier hat jedes Geschäft seine eigene Übung. Schwarz stellt nun ebenso wie Isaac dem Wortlaute entsprechend den Versicherer nur im Falle der Üblichkeit einer Transportversicherung frei.

Es ist aber im Landverkehr unmöglich, eine allgemeine Übung festzustellen. Jedes Geschäft hat seine eigene Übung. Man kann deshalb die Frage nicht darauf abstellen, daß der Schaden üblicherweise durch eine Transportversicherung gedeckt werde, sondern nur darauf, daß der Schaden durch eine Transportversicherung zu normalen Prämien gedeckt werden kann.

RA. Dr. Senckpiehl, Werder a. H.

Ausland.

Dr. Heinrich Dehmel, Polizeidirektor a. D.: **Das österreichische Kraftfahrrecht.** Wien. Verlag der österreichischen Staatsdruckerei. 185 Seiten. Preis Ganzleder 5,70 M.

Die Nr. 246 der „Handausgabe österreichischer Gesetze und Verordnungen“ bringt das neue österreichische Bundesgesetz v. 20. Dez. 1929 über das Kraftfahrwesen (KraftfG.) und die KraftfVO. vom 12. Mai 1930 mit Erläuterungen. Beigefügt sind die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften, namentlich die Straßenpolizeivorschriften für Wien, die zivil- und strafrechtlichen Kraftfahrvorschriften, besonders das Gesetz v. 9. Aug. 1908 über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, mit reichen Anmerkungen versehen. Somit ist auf verhältnismäßig engem Raume das ganze österreichische Kraftfahrrecht dargestellt und trefflich erläutert. Zu den Bestimmungen der neuen Gesetze sind die Begründungen der Regierungsvorlagen beigelegt, die Erläuterung des HaftpfVG. bringt die Entsch. des OGH.

Das Werkchen wird sicher allen Stellen, die mit der Anwendung der Gesetze und Vorschriften betraut sind, gute Dienste tun; es ist aber auch ein brauchbares Hilfsmittel nicht nur in der Hand der deutschen Kraftfahrer, die viel nach Österreich kommen, sondern auch der deutschen Rechtsanwälte, die nicht selten mit österreichischen Kraftfahrangelegenheiten befaßt werden.

ObGN. Dr. Bezold, München.

Rechtssprechung.

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 Dr. Kurlbaum, Justizrat Dr. Schrömbgens und Huber.

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

I. Materielles Recht.

1. Kraftfahrzeuggesetz.

1. § 7 und 9 KraftfG.; § 254 BGB. Wenn ein Radfahrer mitten auf der Straße fährt und ungeachtet der von einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug gegebenen Hupezeichen auf der Mitte bleibt und dann, wenn auch vielleicht in Bestürzung, noch nach links hinüber fährt, dann ist es nicht rechtsirrig, ein derartiges Verschulden des Radfahrers anzunehmen, daß eine Haftung des Halters des Kraftwagens entfällt. Eine solche Annahme ist auch nicht durch die Feststellung bedingt, daß die Bestürzung für den Radfahrer voraussehbar gewesen sei. Bei einer Begegnung unter solchen Umständen besteht für den Kraftfahrer kein Anlaß, noch langsamer als 20 km zu fahren. †)

Am 20. April 1926 durchfuhr der Bekl. mit seinem von ihm selbst gelenkten Personenkraftwagen eine Ortschaft. Ihm entgegen kam auf seinem Fahrrad der Kl. mit zwei anderen Radfahrern. Der Kl. stieß mit dem Kraftwagen zusammen, stürzte, wurde verletzt und klagte auf Schadenersatz.

Das LG. erklärte den Anspruch im Rahmen des KraftfG. dem Grunde nach für gerechtfertigt.

Das BG. wies die Klage vollständig ab. Die Rev. hatte keinen Erfolg.

Das BG. stellt folgenden Hergang fest.

Der Kraftwagen des Bekl. sei nach Überquerung der Kleinbahngleise ganz an der rechten Straßenseite dicht neben dem Bürgersteig entlang gefahren. Es sei heller Tag gewesen, der Bekl. habe bei Annäherung an die Radfahrer in ausreichender Entfernung Hupezeichen gegeben und habe seine Geschwindigkeit auf knapp 20 km in der Stunde herabgesetzt. Zu noch langsamerem Fahren habe kein Anlaß vorgelegen. Wenn es trotzdem zum Zusammenstoße mit dem Kl. gekommen sei, so müsse dieser auf die linke Straßenseite geraten sein. Das sei auch nach seinem eigenen, übrigens nicht gleichmäßigen Vorbringen anzunehmen. Denn er habe selbst angegeben, daß er auf der Straßenmitte gefahren sei, obwohl er festgestelltemaßen durch nichts gehindert gewesen sei, sich rechts zu halten. Seine in der letzten mündlichen Verhandlung vor dem LG. abgegebene Erklärung, er habe deshalb nach links fahren müssen, weil der zunächst links von ihm fahrende

Zeuge K. sich rechts vor ihn gesetzt habe, sei weder bestätigt noch verständlich; ein solches Verhalten des K. hätte ihn allenfalls hindern können, nach links zu fahren, aber nicht, nach rechts auszuweichen. Er sei also auf der Straßenmitte gefahren; das stehe auch mit dem Beweisergebnisse in Einklang, wonach er auf der mit Würfeln gepflasterten Mittelspur gefahren und auch auf die Straßenmitte gestürzt sei. Daß er dann noch in den rechts fahrenden Kraftwagen geraten sei, sei bei einer Fahrbreite von etwa 6 m leicht erklärlich, zumal wenn die — auch von den Zeugen bestätigte — Bestürzung berücksichtigt werde, mit der er sich dem Kraftwagen gegenüber gesehen habe, als er vom Bekl. habe angerufen werden müssen. Wenn er aber aus Bestürzung zuletzt noch mehr links geraten sein sollte als bisher schon, so wäre der Zusammenstoß gleichwohl ihm selber zur Last zu legen, weil er sich nicht alsbald schon genügend rechts gehalten und dadurch auch die Gefahr herausbeschworen habe, durch die er schließlich in Bestürzung versetzt worden sei. Bei dieser Sachlage sei der Bekl. nach § 7 Abs. 2 KraftfG. entlastet. Sollte ihm aber doch ein durch das Beweisergebnis nicht völlig widerlegter Vorwurf zu machen sein, etwa der, daß er angesichts der Radfahrer nicht noch langsamer gefahren sei, so wäre das Mitverschulden des Kl. gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs weit überwiegend und der Bekl. jedenfalls aus § 254 BGB., § 9 KraftfG. von der Verantwortung frei. Die beiden anderen Radfahrer seien ohne Schaden vorbeigekommen, der eine vor, der andere hinter dem Kl. fahrend. Das sei auch dem Kl. möglich gewesen, er habe ersichtlich nicht genügend aufgepaßt.

Mit Unrecht wirft die Rev. dem BU. Unklarheiten und Widersprüche vor. Die Feststellung ergibt ganz klar, daß der Kl. nach der Annahme des BG. auf der Mitte der Straße gefahren, dort aber nicht geblieben, sondern noch weiter nach links geraten ist, bis er mit dem richtig fahrenden Kraftwagen zusammenstieß. Ob dieser, wie die Rev. annimmt, 1,75 m breit war, so daß der Kl. bei einer Straßenbreite von 6 m sich von der rechten Vordschwelle 4—4,25 m entfernt haben müßte, bedurfte keiner ausdrücklichen Feststellung.

Die Meinung der Rev., daß die vom BG. festgestellte oder doch unterstellte Bestürzung des Kl. es ausschließe, den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. für geführt zu erachten und ihm eigenes Verschulden zur Last zu legen, trifft nicht zu. Das BG. findet sein Verschulden ohne Rechtsirrtum darin, daß er überhaupt nicht rechts, sondern in der Straßenmitte fuhr, ohne genügend aufzupassen, und daß er dadurch die Gefahr herausbeschworen hat, die ihn schließlich in Bestürzung versetzte. Wenn nun auch der Kraftwagenführer in der Regel auch mit unzureichendem Verhalten anderer Straßenbenutzer rechnen muß, so kann ihm dadurch der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. doch nicht in unbilliger Weise beschränkt werden. Hier hat nach der Feststellung des BG. der Kl. ein Verhalten gezeigt, mit dem schlechterdings nicht zu rechnen war, indem er ohne erkennbaren Anlaß in die Fahrbahn des Kraftwagens hineinfuhr. Wenn er das in einer — durch ihn selbst verschuldeten — Bestürzung tat, so konnte das BG. trotzdem ohne Rechtsirrtum den Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. für geführt erachten.

Zu 1. Dem Urteil ist zuzustimmen.
Nach ständ. Rspr. muß der Führer des Kraftfahrzeugs zwar stets mit unzureichendem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen; doch braucht er nicht eine außerhalb der gewöhnlichen Lebenserfahrung liegende unbesonnene Handlungsweise anderer ins Auge zu fassen. Daß ein gewisser Grad Geistesgegenwart, die in so hohem Maße von der Rspr. beim Kraftfahrzeugführer erfordert wird, auch bei den übrigen Verkehrsteilnehmern vorausgesetzt wird, ist nur recht und billig.

In der Entsch. muß m. E. der dritte Satz des mit den Worten

„Die Meinung der Revision“ beginnenden Absatzes gelesen werden: „Wenn nun auch der Kraftwagenführer in der Regel auch mit unzureichendem Verhalten anderer Straßenbenutzer rechnen muß, so kann dem Halter (nicht: ihm!) dadurch der Entlastungsbeweis nach § 7 Abs. 2 KraftfG. doch nicht in unbilliger Weise beschränkt werden.“ Das Versehen findet seine Aufklärung wohl in dem Umstand, daß im vorliegenden Fall allerdings der Führer und der Halterin (Bekl.) dieselbe Person waren.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

Die Rev. meint weiter, die Geschwindigkeit von knapp 20 km sei, wenn der Kl. sich vor oder in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn des Kraftwagens befunden habe, zu hoch gewesen; der Bekl. habe nicht damit rechnen dürfen, daß der Kl. nach rechts ausweichen werde, und habe, als er den Kl. vor sich gesehen habe, mit allen Mitteln bremsen müssen; das sei aber nicht festgestellt. Indessen sind die Erwägungen des BG. auch in betreff der Fahrgeschwindigkeit nicht zu beanstanden. Ein Anlaß, so langsam zu fahren, daß der Kraftwagen auf kürzeste Entfernung hätte zum Stehen gebracht werden können (§ 18 KraftfVerfW. i. d. Fass. v. 5. Dez. 1925 [RGBl. I, 439]), lag nach den Feststellungen des BG. für den Bekl. nicht vor, solange die ihm entgegenkommenden Radfahrer sich außerhalb seiner Fahrbahn hielten. Denn es war heller Tag, der Überblick durch nichts behindert, zum Vorbeifahren reichlich Raum. Erst als der Kl. völlig unvermutet in die Fahrbahn des Kraftwagens geriet, mußte mit allen Mitteln gebremst werden. Das ist aber nach der Annahme des BG. auch geschehen, denn der Kl. lag schließlich ohne besonders schwere Verletzungen vor dem Kraftwagen. Im übrigen hat das BG. hilfsweise erwogen, daß den Kl. in jedem Falle das weit überwiegende Verschulden treffe, wenn man selbst annehmen wolle, daß der Bekl. schon bei der Annäherung an die Radfahrer noch langsamer als mit knapp 20 km in der Stunde habe fahren müssen. Schon durch diese Hilfs erwägung wird das Ur. nach § 9 KraftfG. und § 254 BGB. ausreichend getragen.

Die Rev. greift weiterhin die Annahme eines Verschuldens des Kl. an, weil die Voraussehbarkeit seiner Bestürzung bei ihm nicht festgestellt und weil nicht geprüft sei, wieweil Zeit zwischen seinem Aufsteigen auf das Rad — wobei er den Kraftwagen noch nicht habe sehen können — und der Wendung der mit dem Aufsteigen verbundenen Unsicherheit bis zu dem Augenblicke der Unvermeidbarkeit des Unfalls verflossen sei. Jedoch genügt für die Annahme des Verschuldens, daß der Kl. in der Straßenmitte fuhr, ohne genügend aufzupassen; einer besonderen Feststellung, daß seine Bestürzung voraussehbar gewesen sei, bedurfte es nicht. Und die Zeit reichte bei ihm ebenso wie bei seinen Fahrtgenossen, von denen der eine vor, der andere hinter ihm fahrend, nach der Feststellung des BG. ohne Schaden vorbeigekommen ist; damit waren nähere Feststellungen über die Zeitdauer entbehrlich. Ob der Kl. hätte abpringen müssen, wenn er aus irgendeinem Grunde nicht hätte rechts ausweichen können, mag dahingestellt bleiben. Denn auf dieser, von der Rev. gleichfalls angegriffenen Erwägung beruht das Ur. nicht, weil der Kl. nach der getroffenen Feststellung durch nichts gehindert war, nach rechts auszuweichen.

(U. v. 27. Okt. 1930; VI 195/30. — Breslau.) [5.]

2. §§ 7, 11, 13, 17, 18, 21, 24 KraftfG.; §§ 276, 823, 831, 843 BGB.

1. Ist im Rahmen des KraftfG. auf Zahlung einer jährlichen Rente von 1500 RM und auf Feststellung der Verpflichtung zum Ersatze sämtlichen entstandenen und noch entstehenden Schadens geklagt und wird der Anspruch als begründet befunden, so muß auch zu diesem Feststellungsanspruch Stellung genommen werden, wenn der Zahlungsanspruch nur dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird, sonach die Möglichkeit offen bleibt, daß er den Höchstbetrag von 1500 RM nicht erreicht.

2. Der Kraftwagenführer, der die von ihm zu beobachtende gesteigerte Sorgfalt nicht beobachtet, handelt schuldhaft i. S. des § 276 BGB.

3. Das Vorfahrtrecht befreit nicht von der Befolgung der Bestimmungen der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerfW.

4. Die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. setzt kein Verschulden des Bestellten, sondern lediglich einen objektiv widerrechtlichen Eingriff voraus.

5. Die zeitliche Begrenzung der Rente ist grundsätzlich schon im Grundurteil zu berücksichtigen; mindestens ist auszusprechen, daß die

Begrenzung dem Bettragsverfahren vorbehalten bleibe. f)

Der Kl. war als Inasse eines seinem Vater gehörigen und von dessen Angestellten B. gesteuerten Lieferwagens bei einem Zusammenstoß dieses Wagens mit einem der Bekl. zu 1 gehörigen, von dem in deren Dienst stehenden Bekl. zu 2 geführten Kraftomnibus verletzt worden. Er hatte mit der Behauptung, daß ihm durch den Unfall Arzt- und Krankenhauskosten in erheblicher Höhe entstanden seien, und daß er außerdem durch die Unfallsfolgen arbeitsunfähig geworden sei, die Bekl. in Anspruch genommen, indem er ihre Verurteilung zur Zahlung einer jährlichen Rente von 1500 RM und weiter die Feststellung begehrte, daß die Bekl. als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihm sämtlichen durch den Unfall entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen.

Das BG. hatte unter Abweisung der Klage im übrigen und mit der aus § 1542 RW. sich ergebenden Einschränkung durch Teil- und Zwischenurteil den Rentenanspruch gegenüber der Bekl. zu 1 für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsbegehren gegenüber dem Bekl. zu 2 stattgegeben. Das BG. aber hatte in Abänderung dieses Urteils dem Rentenanspruch gegenüber beiden Bekl. als Gesamtschuldner insofern dem Grunde nach entsprochen, als er nicht auf den Träger der Versicherung übergegangen ist, und das Feststellungsbegehren gegenüber beiden Bekl. abgewiesen.

Die Rev. des Kl. führte zu Aufhebung und Zurückverweisung, insofern die Klage abgewiesen war.

Das BG. macht das Ergebnis der Beweisaufnahme zur Grundlage seiner Entscheidung und geht hierbei davon aus, daß ein Mitverschulden des Kl. an dem Unfall gemäß § 9 KraftfG. nicht in Frage komme und daß die Bekl. zu 1 die ihr obliegende Sorgfalt in der Auswahl und Beaufsichtigung des Bekl. zu 2 gewahrt habe. Es sieht ferner als erwiesen an, daß der Zusammenstoß in der Kreuzung der beiden als gleichwertige Verkehrswege geltenden Straßen auf das Verhalten des Lieferwagenführers B. zurückzuführen sei. Andererseits stellt es aber fest, daß auch der Bekl. zu 2 als Führer des Omnibusses nicht so sorgfältig und umsichtig gehandelt habe, wie es von dem Führer eines Kraftfahrzeuges hätte erwartet werden müssen; denn er habe bereits kurz nach der Einfahrt in die Kreuzung erkannt, daß B. den Lieferwagen nicht würde zum Stehen bringen können, und hätte deshalb nicht nur nach rechts ausbiegen, sondern gleichzeitig mit aller Kraft bremsen müssen. Hätte er sofort gebremst, so wäre der Omnibus etwa in Höhe des (in seiner Fahrtrichtung liegenden) Kanalbeckens zum Halten gekommen und dadurch voraussichtlich ein Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge nicht erfolgt, also der Unfall vermieden worden. Da mithin der Bekl. zu 2 nicht alles getan habe, was er bei Anwendung der von ihm als Kraftfahrzeugführer zu erfordernden gesteigerten Sorgfalt hätte tun müssen, um den drohenden Zusammenstoß zu vermeiden, und dieser auch bei Anwendung einer derartigen Sorgfalt hätte vermieden werden können, so sei es der Bekl. zu 1 nicht gelungen, sich nach § 7 Abs. 2 KraftfG. zu entlasten. Sie habe daher dem Kl. auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes. Aus dem Gefagten ergebe sich aber auch die entsprechende Haftung des Bekl. zu 2 gemäß § 18 Abs. 1 KraftfG.; denn er habe den ihm danach obliegenden Beweis, daß er die besonders gesteigerte Sorgfalt des Kraftwagenführers beobachtet habe, nicht erbracht. Hingegen sei der von dem Kl. zu führende Beweis dafür, daß der Bekl. zu 2 die allgemeine Sorgfaltspflicht des § 276 BGB. außer acht gelassen und dadurch gegen § 823 BGB. verstoßen oder daß der Bekl. zu 2 ein Schutzgesetz i. S. des § 823 BGB. verletzt habe, nicht gelungen. Eine Haftung nach den Vorschriften des BGB. entfalle demnach auch für den Bekl. zu 2.

Die Rev., welche Verletzung des materiellen und prozessualen Rechts rügt, meint in erster Linie, daß BG. hätte, da es den Rentenanspruch auf Grund des § 7 KraftfG. für begründet erkläre, auch den Klageanspruch im übrigen, soweit er im Rahmen des KraftfG. erhoben sei, für begründet er-

Zu 2. Dem Urteil ist im Ergebnis zuzustimmen.

Nach KraftfG. (§§ 10, 11, 13) sind zukünftig dauernd in bestimmten Zeiträumen wiederkehrende Leistungen, insbes. für Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und für Vermehrung

klären müssen. Dem ist eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen. Nach § 11 KraftfG. ist im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit der Schadenersatz durch Erstattung der Kosten der Heilung sowie des infolge Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit oder durch Vermehrung der Bedürfnisse eintretenden Vermögensnachteile zu leisten, und zwar gemäß § 12 Abs. 1 a. a. D. insgesamt bis zu einem Kapitalbetrage von 25 000 G.M. oder bis zu einem Rentenbetrage von jährlich 1500 G.M. Da der Kl. nicht nur die Feststellung verlangt, daß die Bekl. verpflichtet seien, ihm die infolge Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit oder durch Vermehrung seiner Bedürfnisse entstandenen und noch entstehende Vermögensnachteile zu erstatten, sondern auch den Ersatz bereits erwachsener Arzt- und Krankenhauskosten fordert, mußte das BG. auch auf die letzteren Ansprüche eingehen, wenn es die Haftung der Bekl. gemäß den Bestimmungen des KraftfG. dem Grunde nach bejahte; wobei allerdings, was der erste Richter offenbar hat tun wollen, zu berücksichtigen gewesen wäre, daß bei dem Zusammentreffen von Schäden, die nur als Kapital zuzuerkennen sind, mit im Rentenweg zu entrichtendem Ersatz die umgerechnete Summe keine Überschreitung des obengenannten Höchstbetrages ergeben darf (vgl. Müller, *AutomobilG.*, 6. Aufl., *ErI. D II* zu § 12 S. 335). Ob dieser Höchstbetrag erreicht, d. h. im Bettragsverfahren zugesprochen werden wird, steht dahin; geschieht es nicht, so bleibt das auch eine Haftung nach §§ 823, 831 BGB. umfassende Feststellungsbegehren des Kl. möglich für künftigen Schaden, sofern solcher nicht für tatsächlich ausgeschlossen erachtet wird. Jedenfalls aber hätte die von dem BG. gewollte Beschränkung des Grundurteils auf den Rahmen des KraftfG. zweckmäßig auch in der Urteilsformel Ausdruck finden sollen.

Beachtlich ist ferner der weitere Revisionsangriff, mit welchem dem BG. eine Verletzung des § 823 BGB. i. Verb. m. § 18 KraftfVerfBD. vorgeworfen wird. Die Rev. führt hierzu aus, daß bereits das Unterlassen eines starken Bremsens nach der eigenen Auffassung des BG. einen Mangel an Sorgfalt und Umsicht darstelle und daher als Fahrlässigkeit des Bekl. zu 2 i. S. des § 823 BGB. gelten müsse. Das trifft zu; denn wenn das BG., und zwar insoweit ohne Rechtsirrtum (vgl. u. a. *RG.* 96, 131; 120, 154¹) und *ZB.* 1928, 798) von einem Kraftwagenführer die Beobachtung einer „gesteigerten“ Sorgfalt verlangt, als an ihn höhere

Anforderungen stellt, als sie schon im allgemeinen gestellt werden können, so ist nicht ersichtlich, warum ein Verhalten, das dem nicht genügt, nicht auch i. S. des § 276 BGB. als schuldhaft angesehen werden soll. Daran ändert auch das Vorfahrtrecht des § 24 KraftfG. nichts, das dem von rechts kommenden Omnibus an sich zustand. Es gab dem Bekl. keinen Freibrief, sich über die Bestimmungen der §§ 17 Abs. 1 und 18 Abs. 1 KraftfVerfBD. hinwegzusetzen. Insbesondere entband es ihn nicht von der Pflicht, seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage blieb, seinen Verpflichtungen als Kraftfahrzeugführer Genüge zu leisten; er mußte zum mindesten mit der Möglichkeit rechnen, daß der Führer des Lieferwagens aus Unkenntnis oder aus einem sonstigen Grunde das Vorfahrtrecht nicht genügend berücksichtigen würde, und deshalb in der Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs die gehörige Vorsicht anwenden (vgl. *RG.* 125, 207²). Geht man hiervon aus, und der festgestellte Sachverhalt berechtigt dazu, so ist das angefochtene Urteil auch insoweit fehlsam, als es die Verletzung eines Schutzgesetzes i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. verneint; denn §§ 17 Abs. 1 und 18 Abs. 1 KraftfVerfBD. sind als Schutzgesetz in diesem Sinne anzusehen (*RG.* 84, 425; 120, 156³) und das zum Teilabdruck bestimmte Ur. des erf. Sen. v. 30. Okt. 1930, VI 37/30 i. Verb. m. § 21 KraftfG.). Die Beurteilung aus § 823 BGB. entbehrt mithin der Begründung und steht im Widerspruch mit der Feststellung, daß der Bekl. zu 2 nicht so sorgfältig und umsichtig gehandelt habe, wie es von dem Führer eines Kraftfahrzeugs hätte erwartet werden müssen. Endlich ist das BG. in diesem Zusammenhang nicht auf die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. eingegangen, die kein Verschulden des Bestellten, sondern lediglich einen objektiv widerrechtlichen Eingriff in eines der nach § 823 Abs. 1 a. a. D. geschützten Rechtsgüter voraussetzt (*RG.* 129, 60⁴). Ob die an anderer Stelle (S. 9 des Urteils) erfolgte Erwähnung der Aussage des Zeugen R. als Würdigung des Entlastungsbeweises gelten soll, ist nicht mit Sicherheit zu erkennen.

Alles in allem weist das angefochtene Urteil eine Reihe von Mängeln auf, welche seine Aufrechterhaltung unmöglich machen und seine Aufhebung sowie die Zurückverweisung der Sache an das BG. geboten erscheinen lassen. Warum der Rentenanspruch gegenüber beiden Bekl. als Gesamtschuldner dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt ist, obwohl

der Bedürfnisse, im Rentenwege zu bewirken, bereits kapitalisierte Ansprüche dagegen, Heilungs- und Verdigungskosten, ferner die vorerwähnten Ansprüche, soweit sie für die Vergangenheit gefordert werden, durch Kapitalentschädigung. Die zahlenmäßige Beschränkung auf Höchstbeträge (§ 12) ergreift beide Arten Leistungen, Rente und Kapitalbetrag; beide dürfen zusammen, nach Umrechnung, die Höchstgrenze nicht überschreiten.

Kl. hat 1. den höchstzulässigen Rentenbetrag, daneben 2. Feststellung gefordert, daß die Bekl. allen entstandenen und entstehenden Schäden zu ersetzen haben; er hat damit Schäden der beiden Arten, Rente und Kapital, geltend gemacht; bei der Rente hat er sich auf den nach KraftfG. zulässigen Höchstbetrag (1500 *RM.*) beschränkt; daneben fordert er Schadenersatz der nicht durch Rente zu erstattenden Art. Dieser Anspruch ist als nach BGB. erhoben aufzufassen, da nach KraftfG. für ihn neben dem die Gesamtansprüche erschöpfenden Rentenhöchstbetrag kein Raum ist; er umfaßt bereits entstandene, aber zahlenmäßig noch nicht feststehende und zukünftig entstehende Heilungskosten.

Diesen Anträgen hat der erste Richter in der Weise entsprochen, daß er offenbar die Bekl. zu 1 als Halterin im Rahmen des KraftfG. als ersatzpflichtig erklärt und ihre Pflicht zur Rentenzahlung dem Grunde nach ausgesprochen hat; den Bekl. zu 2 hat er auch nach BGB. als ersatzpflichtig für alle Schäden erachtet. Das BG. dagegen hat die auf BGB. gestützten Ansprüche nicht als begründet angesehen, den Feststellungsanspruch gegenüber beiden Bekl. abgewiesen, dem Klagebegehren dagegen, soweit es auf KraftfG. gestützt wird (Rentenanspruch), entsprochen; es hat erwidert: der Bekl. zu 2 (Führer) habe der Sorgfaltspflicht, wie sie in gesteigertem Maß dem Kraftfahrzeugführer obliege, nicht genügt, habe also, mangels Führung des Entlastungsbeweises, aus § 18 KraftfG., aber nicht aus BGB., weil er die allgemeine Sorgfaltspflicht aus § 276 nicht verletzt habe. Habe Bekl. zu 2 seiner Sorgfaltspflicht zuwidergehandelt, so entfalle damit auch für Bekl. zu 1 (Halterin) die Entlastungsmöglichkeit aus § 7 Abs. 2; der Rentenanspruch sei also auch gegen sie gerechtfertigt, nicht

aber der weitere Anspruch aus BGB., da die Bekl. zu 1 ihrer Sorgfaltspflicht genügt habe.

RG. hält diese Begründung hauptsächlich in zwei Punkten für unzutreffend.

1. Kl. hat zwar den Rentenhöchstbetrag des KraftfG. gefordert, BG. hat dem Anspruch aber nur dem Grunde nach entsprochen. Es bestehe also die Möglichkeit, daß im Bettragsverfahren der gesetzliche Höchstbetrag nicht erreicht wird. Dann wäre auch nach KraftfG. noch Raum für die Zuerkennung weiteren Schadens (aus dem Feststellungsantrag); diesen ganz abzuweisen, sei sonach unberechtigt gewesen. Dem ist beizutreten und ebenso der weiteren Ausführung, bei Zuerkennung des Renten- und des Feststellungsanspruchs müsse die Beschränkung der Summe des danach Zuzuerkennenden auf den Höchstbetrag ausgesprochen werden. Nun führt aber BG. in diesem Zusammenhang, d. h. wo es sich i. S. der Darlegungen des BG. gerade nur um die beschränkten Ansprüche aus KraftfG. handelt, weiter aus: „Ob (nämlich im Verfahren über die Höhe des nach KraftfG. zugesprochenen Rentenanspruchs) dieser (nämlich der gesetzliche) Höchstbetrag zugesprochen werden wird, steht dahin; geschieht es nicht, so bleibt das auch eine Haftung nach §§ 823, 831 BGB. umfassende Feststellungsbegehren des Kl. möglich für künftigen Schaden“. Der Sinn der gesperrten Worte ist in diesem Zusammenhang zweifelhaft. Wird der Höchstbetrag durch die Rente nicht erreicht, so bleibt, wie ausgeführt, das Feststellungsbegehren des Kl. auch nach dem vom BG. ausschließlich angewandten KraftfG. möglich für solche künftigen Schäden, die nicht im Rentenweg zu erstatten sind, z. B. für noch entstehende Heilungskosten. Die sicher zutreffende Erwägung des BG., das Feststellungsbegehren umfasse auch eine (über die Höchstsumme des KraftfG. hinausgehende) Haftung nach §§ 823, 831 BGB., ist m. E. hier nicht am Platze, wo es sich gerade um den vom BG. ausschließlich für begründet erachteten Anspruch aus KraftfG. handelt. RG. hat offenbar sagen wollen, selbst wenn BG. nur nach KraftfG. zusprechen wollte, hätte es doch, da es ja über die Höhe der Rente nicht erkannt hat, die Möglichkeit

¹) *ZB.* 1928, 1721.

²) *ZB.* 1929, 2816. ³) *ZB.* 1928, 1721. ⁴) *ZB.* 1930, 2857

der Kl. in seinem vor dem ersten Richter in der mündlichen Verhandlung v. 8. Febr. 1929 verlesenen und entsprechend im Urteil des LG. wiedergegebenen Antrag aus dem Schriftsatz v. 30. Jan. 1929 nur die Beurteilung der Bekl. zu 1. zur Zahlung einer jährlichen Rente von 1500 RM beantragt und auch in der Berzinst. diesen Antrag nicht geändert, sondern nur Zurückweisung der Berufung der Bekl. beantragt hat, bedarf im gegenwärtigen Rechtszuge keiner Erörterung, da der Kl., der allein Rev. eingelegt hat, hierdurch nicht beschwert ist. Entsprechendes gilt bezüglich des Umstands, daß entgegen der Vorschrift des § 13 Abs. 2 Satz 1 KraftfG. und § 43 Abs. 2 Satz 1 BGB. die dem Grunde nach erfolgte Anerkennung des Rentenanspruchs weder eine Bestimmung über den Beginn noch einen Vorbehalt betreffs der Dauer der Rente enthält, also jeder zeitlichen Begrenzung entbehrt, obwohl der Kl. in seinem zum Gegenstand der Berufungsverhandlung gemachten Schriftsatz v. 30. Jan. 1929 selbst nur behauptet, daß er „voraussichtlich noch zwei weitere Jahre voll arbeitsunfähig sein“ werde. Nach feststehender Rspr. des RG. ist die zeitliche Begrenzung der Rente grundsätzlich nicht erst im Betrags-, sondern bereits im Grundurteil zu berücksichtigen, im Grundurteil daher zum Ausdruck zu bringen, mindestens auszusprechen, daß diese Begrenzung des Näheren dem Bettragsverfahren vorbehalten bleibe (RG. 98, 222 und das angeführte Entsch.; ROKomm. 6. Aufl. zu § 843, Erl. 4 d. S. 646).

(U. v. 27. Nov. 1930; 142/30 VI. — Frankfurt.) [H.]

****3.** §§ 254, 267, 823 BGB.; §§ 7, 17 KraftfG.; §§ 18, 19 KraftfVerfW.D.; § 313 Z.P.D.

1. Verweist der Tatbestand auf Straftaten, so muß ersichtlich sein, was aus ihnen in Wirklichkeit Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen ist. Eine auf einen Verstoß gegen

offen halten müssen, daß neben einer, etwa hinter dem Höchstbetrag zurückbleibenden zugesprochenen Rente noch auf Grund des Feststellungsbegehrens nach KraftfG. andere Ansprüche zugesprochen werden bis zur Erreichung des Rentenhöchstbetrages (nach Umrechnung).

2. Das BG. hat die Haftung aus BGB. verneint.

a) Bez. der Bekl. zu 1 stellt es fest, sie habe ihre Sorgfalt in Auswahl und Beaufsichtigung des Bekl. zu 2 gewahrt. RG. verlangt nochmalige Prüfung der Frage; mangels näherer Ausführungen ist insoweit eine Beurteilung nicht möglich. Wenn RG. dabei anspricht, die Haftung aus § 831 setze Verschulden des Führers nicht voraus, so entspricht das fester Rspr.

b) Bez. des Bekl. zu 2 erwähnt RG., er habe die Sorgfalt des Kraftfahrzeugführers nicht beachtet. Damit ist, worauf es in diesem Zusammenhang nicht ankommt, vom Führer der ihm zwecks Ausschließung seiner Haftpflicht obliegende Entlastungsbeweis (§ 18) nicht erbracht, seine Haftung aus KraftfG. somit gegeben. RG. führt nun weiter aus, mit Unberücksichtigung der gesteigerten Sorgfalt eines Kraftfahrzeugführers sei auch sein schuldhaftes Verhalten nach § 276 festgestellt, der Führer also auch über die Höchstfüße des KraftfG. hinaus nach BGB. erfahrschuldig. RG. berührt damit erneut die Streitfrage über den Umfang der Sorgfaltspflicht des Führers, die in meiner Besprechung des ROLrt. v. 6. Nov. 1930, VI 66/30 erörtert worden ist, die Frage nämlich, ob das Verschulden, dessen Abwesenheit der Führer nach § 18 KraftfG. zu beweisen hat, Erfüllung der gewöhnlichen, im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276) bedeutet, oder ob der Führer darüber hinaus darzutun hat, er habe jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt (§ 7 Abs. 2) beachtet. Aus jenem Ur. ist zu folgern, daß, wie in den Bemerkungen dazu ausgeführt, das RG. die Frage im ersten Sinne beantwortet. Damit scheint nun allerdings nicht übereinzustimmen, wenn RG. jetzt als Sorgfalt, deren Beachtung der Führer nach § 18 nachzuweisen hat, die „besonders gesteigerte Sorgfalt“ bezeichnet, indem es auf Ur. hinweist, die sich gerade nicht mit dem Entlastungsbeweis des Führers aus § 18 befassen, sondern mit dem Entlastungsbeweis des Halters aus § 7 Abs. 2, dem Beweis also, daß der Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet habe. Diese Darlegungen legen den Gedanken nahe, RG. wolle die vom Führer nach § 18 nachzuweisende Sorgfalt gleichsetzen der vom RG. in dem Ur. 6. Nov. 1930 erörterten gesteigerten Sorgfalt des § 7 Abs. 2, und damit wäre die aus jenem Ur. gezogene Schlussfolgerung auf die Auffassung des RG. als unzutreffend zu erachten. So aber ist das jetzige Ur. offenbar nicht zu verstehen. Denn RG. setzt ja gleichzeitig die vom Führer nach § 18 zu beweisende Sorgfalt der aus § 276 gleich; da nun die letztgenannte zweifellos geringer ist als die des § 7 Abs. 2 (vgl. ZW. 1928, 798 und RG. v. 8. Jan. 1931, VI 254/30, auch RG. 96, 131), so wird auch nach dem

diesen Grundsatz gestützte Rüge kann aber zur Aufhebung des Urteils nur führen, wenn sie in Beziehung zu einem bestimmten Rechtsvorgang gesetzt wird.

2. Schuldhaft handelt der Führer eines Kraftwagens, der mit einer Geschwindigkeit von 80 km einen mit 20 km Geschwindigkeit fahrenden Krafttrabfahrer überholt; das gilt auch, wenn der letztere sich nach dem Kraftwagen umgesehen hat.

3. Auch einmündende Feldwege sind als Möglichkeiten des Einbiegens eines vorfahrenden Krafttrabes zu beachten.

4. Beim Fahren mit 80 km Geschwindigkeit ist ein in einer Entfernung von 100—150 m gegebenes Supenzeichen nicht rechtzeitig gegeben.

5. Fahrlässig handelt gegenüber seinem Mitfahrer, wer 200 m vor einer außerordentlich starken, etwa gar noch unübersichtlichen Kurve noch mit 80 km Geschwindigkeit fährt.

6. Ein Verschulden beim Überholen mit 80 km Geschwindigkeit anzunehmen, liegt besonders nahe, wenn dem Fahrer vier Finger der rechten Hand fehlen und er den starken, bisher ungewohnten Wagen erst seit kurzem fährt.

7. § 254 BGB. mit § 9 KraftfG. setzt nicht voraus, daß das Verschulden des Beschädigten gerade bei dem schädigenden Ereignis hervorgetreten ist, sofern es nur bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat.)

Am 22. Juli 1928 fuhr der Kl. in einem Bugatti-Sportwagen mittags gegen 12 Uhr auf der Landstraße von W. nach E. Zwischen L. und E. holte er den Bekl. ein, der auf

jetzigen Ur. daran festzuhalten sein, daß die Sorgfalt aus § 18 geringer ist als die aus § 7 Abs. 2; demnach wird auch weiterhin gelten: die Sorgfalt aus § 18 ist gleich der aus § 276, aber nicht gleich, sondern geringer als die aus § 7 Abs. 2. Das ergibt auch das ROLrt. v. 10. Nov. 1930, VI 21/30 (DAutoR. 1931, 25); dort spricht RG. klar aus, das Verschulden, dessen Abwesenheit der Führer nach § 18 KraftfG. zu beweisen hat, sei das nach § 276, und an die Sorgfalt nach dieser letztgenannten Bestimmung seien mit Rücksicht auf die von einem Kraftfahrzeug der Öffentlichkeit drohenden Gefahren strenge Anforderungen zu stellen. Wenn RG. in dem jetzigen Ur. von gesteigerter Sorgfalt spricht, so wollte damit offenbar nur dasselbe gesagt werden.

Den Ausführungen über die Bedeutung des Vorsahrtrechts und über die Begrenzung des Rentenanspruchs ist zuzustimmen.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

Zu 3. A. 1. Der Tatbestand eines Ur. muß genau darüber Aufschluß geben und Klarheit schaffen, was Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen ist. Diese Klarheit ist dann nicht gegeben, wenn im Falle der Einführung von Straftaten in einen Zivilprozeß im Tatbestand nur ganz allgemein auf diese Akten Bezug genommen wird. Die Rspr. des RG. hat daher schon lange den Grundsatz ausgebildet, daß im Falle der Beziehung von Straftaten der Tatbestand eine genaue Bezeichnung derjenigen Akteile enthalten muß, die in der Verhandlung benutzt worden sind. Unklarheiten im Tatbestand begründen aber nach der Rspr. des RG. nur dann eine Aufhebung des Ur., wenn dadurch der Überblick über das Parteivorbringen derart erschwert ist, daß das RevG. die Prüfung des Ur. nicht mit genügender Sicherheit vornehmen lassen kann (ZW. 1907, 483; 1908, 685; 1912, 249). In konsequenter Folgerung aus dieser bisher geübten Rspr. spricht das RG. aus, daß eine ungenaue Bezeichnung von Straftaten in einem angefochtenen Ur. nur dann zu einer Aufhebung des Ur. führen kann, wenn durch diesen Mangel Ungewißheit über das Parteivorbringen entsteht oder die Rev. diesen Mangel in Beziehung zu einem Prozeßvorgang fest. Diesem Standpunkt des RG. ist beizupflichten.

2. Den Standpunkt des RG., daß eine Überholung eines mit 20 km fahrenden Krafttrabes durch einen mit 80 km Geschwindigkeit fahrenden Kraftwagen ein grobfahrlässiges Handeln des Kraftwagenführers in sich schließt, kann ich in dieser Allgemeinheit nicht für richtig halten. Auf breiter übersichtlicher Straße ist nicht einzusehen, warum das Überholen eines Krafttrabfahrers auch mit dieser hohen Geschwindigkeit nicht zulässig sein soll, besonders wenn, wie im vorl. Fall, der Kraftwagenführer vor der Überholung ein Supenzeichen gibt, und das Umsehen des Krafttrabfahrers zeigt, daß er den Kraft-

einem Krafttrabe vor ihm herfuhr. Beim Überholen kam es zu einem Zusammenstoß. Die Parteien wurden hierbei schwer verletzt und erlitten Sachschaden an ihren Kraftfahrzeugen. Ein Mitfahrer des Kl. starb am folgenden Tag infolge der schweren Verletzungen. Jede der Parteien maß dem Gegner die Schuld an dem Unfall bei und machte Schadenersatzansprüche geltend.

In der Berufung wurde die Klage in vollem Umfange zugelassen, die Widerklage abgewiesen. Die Rev. des Bekl. führte zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung.

1. Die Rev. erhebt zunächst die prozessuale Rüge, daß die Schlussbemerkung im Tatbestand des angefochtenen Urteils, die Strafsakten 2 J 1159/28 der Staatsanwaltschaft in G. seien Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen, nicht erkennen lasse, welche Bestandteile der Strafsakten vortragen seien. Diese Rüge ist an sich begründet, weil nach § 313 ZPO. der Tatbestand auch, soweit er eine Bezugnahme enthält, Klarheit über das schaffen muß, was in Wirklichkeit Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen ist (RG. 102, 330¹⁾). Zur Aufhebung des Urteils könnte diese Rüge aber nicht in dieser Allgemeinheit, sondern nur dann führen, wenn sie in Beziehung zu einem bestimmten Prozeßvorgang gesetzt wird, insbes. die prozeßwidrige Erlebigen oder Übergang von Beweisunterlagen gerügt wird oder Ungewißheit über das Parteivorbringen entsteht (RG.: Recht 1908 Nr. 2207). In dieser Beziehung ist von der Rev. eine Rüge nicht erhoben. Es wird bei der sachlich-rechtlichen Prüfung des angefochtenen Urteils zu erörtern sein, wie weit als vortragen anzusehendes Vorbringen nicht berücksichtigt ist.

2. In der Sache selbst ist die Rev. als begründet anzusehen. Nach der Feststellung des BG. fuhr der Bekl. mit einer Geschwindigkeit von 20 km auf einem Krafttrabe. Hinter ihm her kam der von dem Kl. geführte Kraftwagen, und zwar nach der Annahme des BG. mit einer Geschwindigkeit von 80 km. Der Kl. selbst hatte übrigens in einem zwischen der letzten mündlichen Verhandlung und der Verkündung des Urteils eingereichten Schriftsatz v. 5. Juli 1930 unter Beweis gestellt, daß der Geschwindigkeitsmesser nach dem Unfall eine Stundengeschwindigkeit von 83 km gezeigt habe, und beantragt, gegebenenfalls aus diesem Anlaß wieder in die mündliche Verhandlung einzutreten. Das würde damit übereinstimmen, daß der Kl. dem Zeugen M. gegenüber am 25. Juli erklärt hat, er sei mit 80—90 Stundenkilometer-Geschwindigkeit gefahren. Es kommt darauf nicht an; denn der Kl. handelte in besonders grober Weise fahrlässig und verstieß ferner gegen § 18 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928, wenn er mit der ungeheuren Geschwindigkeit von 80 km den Bekl. überholen wollte (§§ 276, 823 Abs. 1 und 2 BGB.).

wagen gesehen hat. Die vom BG. zur Begründung seines Standpunktes angezogene Entsch. (RG. 120, 155 — JW. 1928, 1721) deckt sich insofern nicht mit dem vorl. Fall, als die Überholung der Radfahrer kurz vor Einmündung einer Querstraße stattfand. Daß unter diesen Verhältnissen der hinter den Radfahrern fahrende Kraftwagenführer zur Einhaltung so mäßiger Geschwindigkeit, daß er seinen Wagen sofort zum Halten bringen kann, verpflichtet war, erscheint völlig richtig. Dieser Sachverhalt läßt sich aber nicht mit dem Überholen eines Krafttrades auf freier Landstraße vergleichen.

3. Richtig ist, daß auch ein einmündender Feldweg als Behinderung des Überblickes über die Fahrbahn i. S. des § 18 KraftfVerkVO. zu beachten ist. Ist der Feldweg von dem aus der Hauptstraße fahrenden Kraftwagenführer nicht zu sehen, so hat das BG. recht, wenn es dem Kraftwagenführer, der die Strecke wöchentlich mehrfach fährt, die fahrlässige Nichtkenntnis dieser Tatsache als Verschulden anrechnet.

4. Ein Dupenzeichen ist überall dort, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert und rechtzeitig zu geben. Von einem mit 80 km fahrenden Kraftwagenführer wird man verlangen müssen, daß er auch vor dem Überholen des schon auf der richtigen, rechten Seite fahrenden Krafttrades ein Warnungszeichen gibt. Wird das Dupenzeichen eines mit so großer Geschwindigkeit fahrenden Kraftwagen erst 100—150 m vor dem zu überholenden Krafttrabe gegeben, so hat der Krafttradfahrer gegebenenfalls nicht mehr die Möglichkeit, das zu seiner Sicherung Erforderliche zu tun. Das Warnungszeichen wird dann als nicht rechtzeitig anzusehen sein. Auch vom Standpunkt des Kraftfahrers ist dem BG. beizupflichten.

5. und 6. Ein Verstoß gegen § 18 KraftfVerkVO. ist nicht schon allein in der Tatsache zu erblicken, daß der Kraftwagenführer

Der erl. Sen. hat wiederholt betont, daß der Kraftwagenführer bei dem Überholen eines anderen Kraftfahrzeugs oder auch eines Radfahrers schon unter Berücksichtigung der allgemeinen im Verkehr erforderlichen Sorgfalt besondere Vorsicht beobachten muß. Vgl. z. B. RG. 120, 155. Dort ist auszuführen, daß der Kraftwagenführer mit Rücksicht auf vor ihm herfahrende Radfahrer eine so mäßige Geschwindigkeit habe einhalten müssen, daß er seinen Wagen rechtzeitig hätte zum Stehen bringen können, falls die Radfahrer aus irgendwelchen Gründen zum Anhalten gezwungen waren oder aber in die Seitenstraße einbiegen wollten. Im vorliegenden Falle lag die Sache so, daß der zu überholende Krafttradfahrer nach links in den dort vorhandenen, übrigens die Grenze zwischen den Ländern Preußen und Thüringen bildenden Weg einbiegen wollte, um zu seinen dort belegenen Ländereien zu gelangen. Das BG. nimmt zwar auch an, daß jeder Kraftwagenführer beim Überholen mit Hindernissen und Unvorsichtigkeiten anderer rechnen müsse; aber der Kl. habe wahrgenommen, daß der Bekl. sich umgesehen und den Kraftwagen bemerkt habe; der Bekl. sei in ruhiger Fahrt geblieben und habe zunächst kein auf die Absicht der Fahränderung hin deutendes Zeichen gegeben. Deshalb habe der Kl. annehmen dürfen, daß der Bekl. ihn bemerkt habe und in der alten Fahrtrichtung weiterfahren wolle. Der an der Grenze einmündende Feldweg sei für den Kl. nicht sichtbar gewesen; deshalb habe der Kl. nicht auf den Gedanken kommen können, daß der Bekl. dort einbiegen würde.

In diesen Ausführungen liegt eine völlige Verkennung der Sachlage. Dabei ist vor allem nicht berücksichtigt, daß der Kl. bei der von ihm zur Anwendung gebrachten Geschwindigkeit von 80 km — wenn man nur diese Ziffer zugrunde legt — die Entfernung von 100—150 m in etwa 5 bis 6 Sekunden zurücklegte, daß also nur ein ganz geringer Zeitraum zwischen dem Augenblick, in dem der Kl. bei dem Umbiegen auf dem Krafttrabe den Kraftwagen beobachtete, und dem Zusammenstoß lag. Es fehlt bisher jede Begründung für die etwaige Annahme, daß der Kl. in diesem Zeitraum sich ein irgendwie sicheres Bild davon machen konnte, wie sich der Bekl. verhalten würde, nachdem dieser ihn gesehen hatte; es fragt sich, ob das in dem kurzen Zeitraum überhaupt möglich war; der Kl. bestreitet sogar, entgegen der Feststellung des BG., daß der Bekl. das Zeichen, mit dem er die Absicht der Fahränderung ausdrückte, gegeben habe; man müßte danach annehmen, daß er es überhaupt nicht gesehen hat. Dazu kommt, daß der Kl. sich einer Wegekreuzung näherte. Diese Wegekreuzung führte dazu, daß der Bekl. seine Fahrtrichtung änderte, weil er auf seine an dem Kreuzungswege belegenen Ländereien gelangen wollte. Das BG. meint,

noch 200 m vor einer Kurve in einem Tempo von 80 km fuhr. Bei einem mit guten und modernen Bremsen versehenen Wagen ist es sehr wohl möglich, daß er seine Geschwindigkeit innerhalb der bis zur Kurve zur Verfügung stehenden 200 m entsprechend abbrems. Das BG. hätte also die Frage, ob in dem **Fahrttempo von 80 km** 200 m vor einer Kurve ein Verstoß gegen § 18 KraftfVerkVO. zu erblicken ist, von einer Prüfung aller Umstände, insbes. der Brems- und Fahreigenschaften des Kraftwagens, abhängig machen sollen. Dagegen, daß die Annahme eines Verschuldens wegen Überholens mit 80 km als besonders naheliegend angesehen wird, wenn dem Fahrer vier Finger der rechten Hand fehlen, ist nichts einzuwenden.

RA. Dr. S. Wille, München.

B. Die Entsch. ruft, noch hinaus über die in Ann. A geäußerten Bedenken, Widerspruch hervor.

a) Die Beiworte „außerordentlich“ und gar „ungeheuer“ für das 80-km-Tempo des Kraftwagens sind angesichts der modernen Verkehrsentwicklung kaum verständlich. Eine solche Geschwindigkeit, die heute auch sog. Kleinautos mühelos erreichen, ist auf einer freien und guten Landstraße, wie hier, üblich und bedenkenfrei. Daß es sich um eine Trainingsfahrt gehandelt haben soll, ist unbeachtlich. Diese und ähnliche Bemerkungen bewegen sich übrigens in auffällender Weise auf tatsächlichem Gebiet. Ungewöhnlich erscheint auch die Verwendung von Bleistiftnotizen eines früheren Berichterstatters und der Hinweis auf das Privatgutachten (das das frei würdigende BG. nicht zu beachten brauchte).

b) Zu besonderer Vorsicht lag für den Kl. ein Anlaß nur vor, wenn irgendein Gefahrmoment wirklich erkennbar war. Das ist im Gegensatz zum BG. zu verneinen. Weder der vorfahrende Bekl.

1) JW. 1923, 835.

daß der Kl. das Vorhandensein des Kreuzungswegs nicht erkannte. Hier ist einmal zu fragen, ob das Nichterkennen des Kreuzungswegs nicht deshalb auf Fahrlässigkeit beruhte, weil der Kl. nach seiner Erklärung zu Protokoll des Einzelrichters v. 5. April 1930, der bei dem Erlaß des Urteils nicht mitgewirkt hat, die Straße C.—G. seit Anfang des Jahres 1927 wöchentlich etwa zweimal, zuweilen sogar viermal gefahren ist. Offenbar von der Hand des vernehmenden Richters rührt der Bleistiftvermerk am Rande des Protokolls her, daß danach der Grenzweg, der schon wegen der Grenzsteine auffalle, bekannt sein mußte. Davon abgesehen, würde die Nichtwahrnehmung des Weges doch wesentlich auf die übermäßige Geschwindigkeit zurückzuführen sein, die der Kl. anwenden zu können glaubte. Mag er darauf nicht zu achten haben, solange auf der Strecke Menschen, deren Leben in Gefahr geraten könnte, nicht verkehren; davon, daß der Kraftwagenführer auf solche Kreuzungswege auch dann nicht zu achten hätte, wenn er im Begriffe ist, einen Krafttradfahrer zu überholen, kann keine Rede sein (§ 18 KraftfVerkVO.; vgl. RG. a. a. D.).

Dazu kommt, daß der Kl. nicht einmal ein Zeichen mit der Hupe gegeben hat, bevor er den Bekl. überholte. Der Hinweis des BG. darauf, daß der Bekl. ihn vorher gesehen habe, vermag auch hier wieder mit Rücksicht auf die schon dargelegte ganz kurze Zeitspanne zwischen dieser Wahrnehmung und dem Unfall. Das Hupenzeichen, das nach § 19 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 überall dort, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, zu geben ist, soll rechtzeitig auf das Nähen des Kraftfahrzeugs aufmerksam machen. Es versteht sich von selbst, daß ein Hupenzeichen von einem mit 80 km Geschwindigkeit fahrenden Kraftwagen nicht erst einige Sekunden vor dem Überholen hätte gegeben werden dürfen, wenn es überhaupt einen Zweck haben sollte; daraus folgt, daß das Hupenzeichen nicht dadurch überflüssig geworden sein kann, daß der Bekl. den Kraftwagen einige Sekunden vor der Überholung wahrgenommen hat. Falls aber das Hupenzeichen aus größerer Entfernung als 100 bis 150 m, die in einigen Sekunden zurückgelegt werden, nicht wirkungsvoll sein konnte, so ergibt sich daraus wieder, daß die Fahrgewindigkeit zu groß war.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß nach der Feststellung des BG. die Entfernung von der Unfallstelle bis zu der nächsten Kurve der Straße etwa 200 m betrug. Diese Kurve ist ausweislich der vom Einzelrichter des BG. veranlaßten und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemachten Lichtbildaufnahme eine außerordentlich starke; berücksichtigt man die ganz kurze Zeitspanne, binnen deren der Kl. diese Kurve bei seiner Fahrgewindigkeit erreichen mußte, so bedeutet es auch eine Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt, wenn der Kl. nicht durch rechtzeitige Ermäßigung der Fahrgewindigkeit dafür sorgte, daß er die Kurve in angemessener Fahrweise durchfahren konnte, ohne dabei das

nach das Vorhandensein des Feldweges sind hier verwertbar (nicht ersichtlich ist übrigens, was mit dem Hinweis darauf gesagt werden soll, daß der Feldweg gleichzeitig eine Landgrenze bildet). Wäre es anders, so müßte stets der Langsamfahrende das Tempo diktieren. Nachdrücklich abzulehnen ist — dies auch gegenüber dem Herrn Verf. der Anm. A —, der Versuch, die Feldwegkreuzung überhaupt unter dem Gesichtspunkt des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zu würdigen. Die freie Landstraße wird nicht dadurch „unübersichtlich“, daß ein weithin übersichtbarer verkehrleerer Ackerweg abzweigt.

Die Kenntnis der Ortsverhältnisse geht allein zu Lasten des Bekl., der die unvorhersehbare Handlung des Einbiegens begehen wollte. Mißverständlich ist in diesem Zusammenhang auch der Hinweis des RG. auf frühere Rspr. (RG. 120, 155). Wäre das vom BG. hierzu Gesagte richtig, so müßte die logische Folge eine Verpflichtung des Hintenfahrens sein, dauernd hinter dem Vorfahrenden zu bleiben und jedenfalls das Tempo aus § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zu regeln. Das ist natürlich eine Unmöglichkeit, schon weil in der Mehrzahl der Fälle der Vorfahrende selbst dieses Tempo überschreitet, also dann niemals überholt werden könnte! Die Fehlerquelle der Entsch. liegt eben

c) darin, daß an die Handlungsweise des Bekl. nicht derselbe Maßstab gelegt wurde wie an die des Kl. Zu dessen Gunsten schlägt die Tatsache, daß der Bekl. sich umgesehen, ihn also erblickt hat, vollständig durch. Von diesem Augenblick an brauchte der Kl. nicht mehr damit zu rechnen, daß der Bekl. einen Akt der Tollheit begehen und plötzlich einbiegen werde. Aus gleichen Erwägungen

leben auch seines Mitfahrers aufs Spiel zu setzen. Es verdient besondere Beachtung, daß das Lichtbild Nr. 3 am 17. April aufgenommen worden ist, und die an der Straße stehenden Bäume damals noch keine Blätter trugen. Das dürfte aber am 22. Juli, dem Tage des Unfalls, anders gewesen sein. Wie das angrenzende Land bestellt gewesen ist, ob sich dort etwa hochragende Pflanzen oder Palme befunden haben, die die Aussicht gleichfalls behindert haben könnten, weiß man nicht. Es steht also dahin, ob die Übersichtlichkeit der Ortschaft, die das BG. lediglich aus dem erwähnten Lichtbild folgert, in Wirklichkeit gegeben war.

Das BG. ist schließlich der Meinung, es sei dem Kl. nicht als Verschulden anzurechnen, daß er einen neu gekauften Rennwagen mit einer so hohen Geschwindigkeit auf einer verkehrreichen Straße gefahren habe; es spreche auch nichts dafür, daß der Kl. mit der Handhabung seines Wagens nicht vollkommen vertraut gewesen sei. Einmal könnte letztere Erwägung nur für die Begründung der Widerklage aus unerlaubter Handlung, nicht unter dem Gesichtspunkt des § 7 KraftfG. in Betracht kommen, der dem Kraftwagenführer die Pflicht zur Entlastung in vollem Umfange zuschiebt. Aber davon abgesehen hat das BG. in diesem Punkt den Streitstoff nicht erschöpfend gewürdigt. In den oben erwähnten Strafakten ist unter dem 27. Nov. 1928 eine polizeiliche Auskunft dahin erteilt worden, daß der Kl. kein Rennfahrer sei und sich hierzu auch nicht eignen dürfte, weil ihm an der rechten Hand vier Finger fehlen; er besitze nur noch den Daumen und vier kleine Stumpen; der Kl. wisse, daß er die Steuerung nicht so handhaben könne, wie eine Person mit allen Gliedmaßen; er habe vorher ein Krafttrad besessen; für die Erlangung des für dieses erforderlichen Führerscheins seien ihm vom Kreisarzt damals bestimmte, näher angegebene Beschränkungen auferlegt worden — sie haben Einrichtungen am Krafttrad zum Gegenstande, welche den vorwiegenden Gebrauch der linken Hand bezwecken —; für den Kraftwagen seien ihm keine besonderen Beschränkungen auferlegt worden. Diese Auskunft war vom damaligen Einzelrichter des BG., der an der jetzt zu beurteilenden Entscheidung des OVG. nicht mitgewirkt hat, zum Gegenstand weiterer Nachforschung gemacht. Es kann also keinem Bedenken unterliegen, daß diese Erörterungen aus den Strafakten in den jetzigen Rechtsstreit eingeführt worden sind. Der erwähnte Einzelrichter hat dann aber auch durch Augenscheinseinnahme zum Protokoll vom 5. April 1930 entsprechende Feststellungen getroffen. Das BG. hat sich damit nicht befah. Worauf es beruht, daß unter solchen Umständen dem Kl. ein Führerschein für den Kraftwagen überhaupt erteilt werden konnte (vgl. § 2 KraftfGes.), ist nicht ersichtlich. Jedenfalls durfte das BG. an diesen Umständen nicht vorübergehen, zumal der Bekl. behauptet hatte, daß der Kl. den fraglichen Rennwagen erst am 20. Juli, also zwei Tage vor dem Unfall, gekauft, vorher aber nur einen kleinen Opel-Wagen gefahren habe. Das

entfallen auch alle Erörterungen über die Frage des Hupens. Man darf nicht vergessen, daß derjenige, der abbiegen will, eine unvorhersehbare Straßenlage schafft, also die erste Verantwortung trägt. In dem Augenblick, in dem der Bekl. den Kl. hinter sich ankommen sah, mußte er warten. Eine Unterschätzung der Geschwindigkeit des Kl. geht nur zu Lasten des Bekl., zumal dieser selbst Kraftfahrer war. Das BG. hatte diesen Sachverhalt offenbar zutreffend dargetan. Die Grundsätze, die das RG. früher selbst schon, etwa in DAutoR. 1930, 186, aufgestellt hatte, müssen zugunsten des Kl. durchgreifen.

d) Weiter ist übersehen, daß für die Überholung als Maßstab nur das Unterschiedstempo von 60-Stb.-km in Frage steht, das doch ganz gewiß nicht „ungeheuer“ ist.

e) Abzulehnen ist ferner, daß die 200 m entfernte Kurve in den Betrachtungskreis gezogen wird. Hier fehlt der ursächliche Zusammenhang, weil nicht zur Beurteilung steht, wie der Kl. sich später in der Kurve verhalten hätte, sondern lediglich, was eben 200 m weiter vorn geschah. Der Bekl. darf sich nur auf Vorgänge berufen, die mit der durch ihn geschaffenen Straßenlage in irgendeiner Verbindung stehen. Selbstverständlich hat er auch gar nicht behauptet, er habe erwartet, der Kl. werde wegen der späteren Kurve plötzlich langsam fahren!

f) Weil ebenfalls der ursächliche Zusammenhang fehlt und auch nicht geltend gemacht worden ist, muß der Hinweis des RG. auf die Handverletzung des Kl. wirkungslos bleiben.

Al. Dr. Konrad Landsberg, Raumburg a. S.

geht aus den Schriftsätzen v. 8. Juli 1929 und v. 25. Okt. 1929 hervor. Vgl. auch die bestätigende Aussage des Zeugen M. Der Bekl. hatte außerdem eine eingehend begründete gutachtliche Äußerung eines Obergeringieurs D. vorgelegt, der ausführlich, ursächlich für den Unfall sei das falsche Handeln des Kl. gewesen, da er, bisher nur vertraut mit den Eigenschaften seines kleinen Opel-Wagens, gegenüber dem ihm plötzlich entgegenstehenden Hindernis bremsend darauf zuhielt, statt mit Geistesgegenwart rechts hinter dem einbiegenden Bekl. vorbeizufahren. Es ist nicht ersichtlich, was für eine Stellung das BG. hierzu eingenommen hat; die allgemeine Ausführung, daß der Kl. den nach Lage der Sache einzigen möglichen Versuch, nach links an dem Bekl. vorbeizukommen, gemacht habe, sollte eine Auseinandersetzung mit jenem Gutachten offenbar nicht darstellen, ist jedenfalls nicht geeignet hierzu. Ob nicht ein anderes Verfahren in dieser Beziehung hätte eingeschlagen werden müssen, und zwar bei Anwendung der größten, für einen Kraftwagenführer gebotenen Aufmerksamkeit, die über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgeht und auch in der Not des Augenblicks das zur Abwendung der Gefahr erforderliche Mittel ergreift (RG. 96, 131), und ob der Bekl. trotz körperlicher Behinderung die gewählte Maßnahme sachgemäß durchgeführt hat, wäre zu prüfen gewesen. Vorher aber wäre festzustellen gewesen, ob nicht der Kl. selbst sich schuldhaft dadurch in diese Lage gebracht hat, daß er trotz körperlicher Behinderung einen Rennwagen benutzte, dessen Bedienung ihm noch nicht geläufig war, und ob er nicht auch unter diesem Gesichtspunkt zu besonderer Vorsicht, namentlich auch hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit gezwungen war. § 254 BGB., auf den in § 9 KraftfG. Bezug genommen ist, setzt nicht voraus, daß das Verschulden des Beschädigten gerade bei dem schädigenden Ereignis hervorgetreten ist, sofern es nur bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat (vgl. auch Vertmann, Bemerkung 27 zu § 254, 5. Aufl., S. 81). Es hätte sich hierbei auch ein Eingehen auf die Frage empfohlen, ob der Charakter einer „Trainingsfahrt“, die der Kl. nach seiner Angabe bei der anscheinend sorgfältig protokollierten Vernehmung im Strafverfahren am 5. Febr. 1929, an jenem Tage gemacht hat, die er aber nach dem Inhalt des ersten in der Strafsache ergangenen Urteils nicht ausgeführt hat, nicht doch eine Rolle bei der Art desfahrens gespielt hat. Übungsfahrten zu Rennzwecken auf öffentlichen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Straßen sind aber ohne besondere polizeiliche Maßnahmen unzulässig, und der Fahrer hat es sich in erster Linie selbst zuzuschreiben, wenn er hierbei im Zusammentreffen mit anderen Benutzern der Straße zu Schaden kommt. Übrigens hat der Kl. bereits i. J. 1927 ausweislich der Akten einen Unfall beim Durchfahren einer Kurve mit starker Geschwindigkeit erlitten; damals soll sich der Wagen überschlagen haben; vgl. die polizeiliche Auskunft v. 16. April 1930 und die eigenen Erklärungen des Kl. zu gerichtlichem Protokoll v. 5. April 1930.

Inwiefern dem Kl. überhaupt kein Anteil an dem entstandenen Schaden auferlegt werden könnte, ist nach dem bisher festgestellten Sachverhalt mit Rücksicht auf die übermäßige Geschwindigkeit des Kl. bei dem Überholen des Bekl. nicht ersichtlich. Wieweit eine Abwägung nach § 254 BGB. und gegebenenfalls nach § 17 KraftfG. — vgl. hierzu RG. 123, 165²⁾ — vorzunehmen ist, kann erst nach Aufklärung aller erörterten Umstände beurteilt werden. Eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens ist regelmäßig erst möglich, wenn das Maß des beiderseitigen Verschuldens festgestellt ist (RGUrt. v. 11. Dez. 1930, VI 207/30; v. 28. Nov. 1904, VI 43/04 = JWB. 1905, 44; RGWarn. 1914 Nr. 327; RGUrt. v. 20. März 1922, VI 746/21; v. 4. Juli 1927, VI 4/27 u. a.). Was das etwaige Verschulden des Bekl. angeht, so wird es der Prüfung bedürfen, ob denn der Bekl., als er das Herannahen des Kraftwagens in einer Entfernung von 100—150 m bemerkte, damit rechnen konnte, der Kl. werde sich mit einer so ungeheuren Geschwindigkeit nähern, daß er ihn schon nach einigen Sekunden erreicht haben würde (RGUrt. v. 29. April 1929, VI 637/28, das haben ebenfalls das Überholen eines Kraftrades durch ein Kraftfahrzeug mit unzulässiger Geschwindigkeit betrifft). Ohne

weiteres brauchte der Bekl. die Stärke der Geschwindigkeit des Kraftwagens bei einem Umdrehen auf dem Krafttrape auf die angegebene Entfernung keineswegs zu erkennen. In zweiter Linie wäre zu prüfen, ob der Bekl. damit rechnen konnte, der Kl. werde die Geschwindigkeit unter den vorliegenden Umständen herabsetzen. Es wird dann auch zu prüfen sein, ob bei geringerer Geschwindigkeit des Kraftwagens die Überquerung der Straße durch das Krafttrape des Bekl. ohne Gefahr hätte erfolgen können, wie das die gutachtliche Äußerung des Obergeringieurs D. annimmt, die der Bekl. vorgelegt hat.

Nach alledem war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das BG. zurückzuberweisen.

Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, daß ein nicht bezifferter Feststellungsanspruch nicht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden kann.

(U. v. 5. Jan. 1931; 455/30 VI. — Naumburg.) [S.]

4. § 17 KraftfG.; §§ 254, 823 BGB.; §§ 16 ff. KraftfVerfVO.

1. Auch wo durch Straßenverordnung die nächtliche Beleuchtung von Fuhrwerken vorgeschrieben ist, handelt der Kraftfahrer schuldhaft, wenn er nicht so langsam und vorsichtig fährt, daß er vor einem im Schein seiner eigenen Lampe auftauchenden Hindernis rechtzeitig anhalten kann.

2. Die Ausgleichungsvorschrift des § 17 KraftfG. findet beim Zusammenstoß eines Kraftfahrzeuges mit einem Pferdefuhrwerk, dessen Pferde dem Willen und der Leitung des Lenkers folgen, keine Anwendung.

3. Der Klageantrag einer Witwe, deren Ehemann getötet und die selbst verletzt worden ist, auf Ersatz der Unfallfolgen für sie selbst und für das minderjährige Kind ist so zu fassen, daß zwischen den Ansprüchen der Witwe und denen des Kindes geschieden und daß Klage stellt wird, inwieweit Ansprüche der Erben als solcher und inwieweit Ansprüche aus eigenem Recht geltend gemacht werden.

4. Eine Straßenverordnung, die die Beleuchtung von Fuhrwerken vorschreibt, ist ein Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB.

Nach den Feststellungen des BG. war die Strafe, auf der sich der Unfall ereignete, in ihrem Fahrdamm 2,90 m breit, an beiden Seiten bestand sich noch ein schmaler als Bankett bezeichneter Rasenstreifen von 0,90 m. Der Wagen des Bekl. war 1,49 m breit. Ob dieser auf der rechten oder linken Straßenseite fuhr, läßt das BG. unentschieden. Der Verletzte hielt mit dem Motorrad die Mitte der Straße inne. Nach der Feststellung des BG. hat der Verletzte den Wagen des Bekl. infolge der Nichtbeleuchtung dieses Wagens erst so spät bemerkt, daß er nicht mehr anhalten oder die Richtung ändern konnte; er würde dazu aber selbst bei erheblicher Fahrgeschwindigkeit imstande gewesen und somit der Unfall vermieden worden sein, falls der Wagen des Bekl. entsprechend der Vorschrift in § 4 WürttStrafV. v. 27. Juni 1926, die das BG. in Verbindung mit § 366 Ziff. 10 StGB. rechtlich zutreffend als Schutzgesetz nach § 823 Abs. 2 BGB. ansieht, vorschriftsmäßig beleuchtet gewesen wäre. Das BG. erachtet somit die Haftung des Bekl. nach § 823 Abs. 1 und 2 BGB. für gegeben. Diese Darlegungen sind an sich aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Aus den weiteren Ausführungen des BG. zu der Frage eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten ist aber zu entnehmen, daß das BG. von einer falschen rechtlichen Beurteilung des Verhaltens des Verletzten ausgegangen ist, die zur Aufhebung des Urts. führen muß.

Das BG. verneint zunächst ohne Rechtsirrtum ein selbstständiges mitwirkendes Verschulden der Kl. selbst und kommt sodann auch hinsichtlich des Verletzten zu einer Verneinung dieser Frage. Neben dem Umstand, daß der Verletzte mit dem Motorrad auf der Mitte der Straße gefahren sei, er-

²⁾ JWB. 1929, 917.

mägt es, es lasse sich nicht nachweisen, daß er eine Lampe von nicht genügender Leuchtkraft mitgeführt habe; die Lampe sei vielmehr zur Zeit des Unfalls noch ziemlich neu gewesen und habe auch hell gebrannt. Es könne demnach nur in Betracht kommen, daß er zu schnell gefahren sei oder aus Unachtsamkeit den Wagen des Bekl. zu spät erblickt habe. Beides sei jedoch zu verneinen. Ein Mangel der Lampe, der ihn zur Vorsicht hätte veranlassen müssen, sei nicht nachweisbar. Er habe auch aus keinem anderen Grunde die Pflicht gehabt, langsam zu fahren. Eine Höchstgeschwindigkeit sei nicht vorgeschrieben gewesen, da er außerhalb des Ortes gefahren sei. Es sei nicht nur nicht erwiesen, sondern widerlegt, daß er so rasch gefahren sei, daß seine Geschwindigkeit unter allen Umständen eine Fahrlässigkeit bedeuten würde. Auch die Schwere der Verletzung ergebe das nicht, da die Deichsel vorn beschlagen gewesen und mit Pferdekraft ihm entgegen bewegt worden sei. Er habe, da er damit habe rechnen können, daß ein Hindernis auf der Landstraße beleuchtet sein werde, mit erheblicher Geschwindigkeit fahren dürfen. So erkläre sich seine Verletzung. Bei einer solchen Geschwindigkeit sei es auch möglich gewesen, daß er, da auch kein besonderer Anlaß vorgelegen habe, unentwegt mit den Augen die in den Lichtschein seiner Lampe tretenden Gegenstände zu verfolgen, ohne Fahrlässigkeit so nahe auf den Wagen des Bekl. heraufgefahren sei, daß ihm eine Verhinderung des Unfalls nicht mehr möglich gewesen sei. Würde man aber in der Unterlassung genauester Prüfung der in den Lichtkegel seiner Lampe tretenden Gegenstände eine Fahrlässigkeit erblicken und diese als mitursächlich für den Unfall ansehen, so wäre dies Verhalten des Getöteten unter dem Gesichtspunkt der Schuld und der Verursachung so wenig schwerwiegend, die Verursachung vielmehr so vorwiegend zu Lasten des Bekl., daß zu einer Schadensverteilung kein Anlaß vorliege.

Die Rev. irrt zwar insoweit, als sie annimmt, daß die Ausgleichsvorschrift des § 17 KraftG. v. 3. Mai 1909 Anwendung zu finden habe; denn diese kommt nur in Frage, wenn der Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge (Abs. 1) oder durch ein Kraftfahrzeug und ein Tier oder durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn (Abs. 2) verursacht ist. Vorliegend könnte lediglich ein Tier als mitwirkende Ursache in Frage kommen; die Anwendung der Vorschrift scheidet aber deswegen aus, weil das Pferd des Bekl. nicht aus Willkür gehandelt hat, sondern dem Willen und der Leitung des Bekl. gefolgt ist. Eine Gefährdungshaftung des Verletzten als solche kommt nicht in Betracht. Die Anwendung des KraftG. scheidet sonach aus und es ist lediglich die Frage eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten nach § 254 BGB. zu prüfen. Hinsichtlich seines hierfür in Betracht kommenden Verhaltens sind jedoch auch die Verpflichtungen zu berücksichtigen, die ihm nach §§ 16 ff. KraftVerbW. i. d. Fass. v. 16. März 1928 (RWL. I, 91) oblagen, und zwar auch für den Fall, daß etwa sein Motorrad ein Kleinkraftrad i. S. § 27 KraftG. war (§ 48 KraftVerbW.). Nach diesen Bestimmungen ist es aber hinsichtlich der Geschwindigkeit, die der Verletzte einhalten durfte, keineswegs entscheidend, wie das BG. rechtsirrig anzunehmen scheint, ob etwa eine besondere Höchstgeschwindigkeit für die von dem Verletzten befahrene Nebenstraße nicht festgesetzt war. Der Verletzte war vielmehr nach § 18 Abs. 1 KraftVerbW. ganz allgemein gehalten, seine Fahrgewindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage blieb, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, und nach Abs. 2 das bestand für ihn bei Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn oder bei Beeinträchtigung der Sicherheit des Fahrens die Verpflichtung, so langsam zu fahren, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte. Das BG. hat nicht geprüft, inwieweit diese Voraussetzungen infolge der Dunkelheit und der geringen Breite der Fahrbahn bei Berücksichtigung der Leuchtkraft der Lampe des Motorrades gegeben waren, und ob der Verletzte die danach sich für ihn ergebenden Verpflichtungen sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit, wie angepanntester Aufmerksamkeit auf die Fahrbahn eingehalten hat. Die Meinung des BG., er habe sich darauf verlassen dürfen, daß Hinternisse auf der Straße beleuchtet sein würden, ist rechtsirrig. Vielmehr mußte er mit dem Gegenteil rechnen, was insbes. schon für Menschen, die

etwa die Straße begingen, ohne weiteres anzunehmen war. Die mindeste Anforderung, die er zu erfüllen hatte, ist, daß er seine Geschwindigkeit auf ein Maß herabmindern mußte, das ihn in den Stand setzte, sein Fahrzeug rechtzeitig vor Hindernissen, die im Schein seiner eigenen Lampe auftauchen konnten, zum Stehen zu bringen und daß er zu diesem Zwecke die Fahrbahn ständig mit größter Aufmerksamkeit beobachtete, dies um so mehr, als er in der Mitte der Straße fuhr und dadurch ein Zusammenstoß mit entgegenkommenden anderen Wegebenutzern bei der geringen Breite der Straße besonders begünstigt wurde. Der Rev. muß zugegeben werden, daß das BG. nach dieser Richtung hin das Verhalten des Verletzten, insbes. unter Berücksichtigung der bei der Augenscheinseinnahme in erster Instanz gewonnenen Ergebnisse über die Sichtverhältnisse, nicht ausreichend und nicht zutreffend geprüft hat. Namentlich hätte es bei der Abwägung nach § 254 BGB. auch prüfen müssen, inwieweit etwa die Schwere der Verletzung auch auf ein unsachgemäßes Verhalten des Ehemannes der Kl., vornehmlich auf die durch eine größere Geschwindigkeit des Motorrades bedingte Wucht des Zusammenstoßes zurückzuführen sein möchte. Über diese Frage hatte sich insbes. die im Hauptverhandlungstermin v. 26. Okt. 1928 vor der großen Strk. des LG. als Sachverständige zugezogene Assistentärztin Dr. J. ausgesprochen. Das Ur. des BG. muß hiernach gemäß § 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO. aufgehoben werden, da es mit der bisherigen Begründung nicht aufrechterhalten werden kann. Bei der erneuten Prüfung wird das BG. aber auch noch auf folgendes zu achten haben. Nach dem Tatbestand des U. verlangt die Kl. Ersatz für die Folgen des Unfalls „für sich als Erbin ihres Ehemannes und als gesetzliche Vertreterin ihres minderjährigen ehelichen Kindes“. Das Kind ist jedoch nicht als Partei aufgeführt. Der Sachverhalt wird nach dieser Richtung zu klären sein. Es wird ferner einer Scheidung der Ansprüche für die Kl. und für das Kind bedürfen, wobei gleichzeitig klarzustellen ist, inwieweit die Ansprüche, die nicht auf der eigenen Verletzung der Kl. beruhen, zunächst noch dem Getöteten selbst erwachsen und auf die Erben übergegangen sind — soweit ersichtlich, wohl nur Krankenhauskosten — oder von der Kl. und dem Kinde als mittelbarer Schaden nach Maßgabe des § 844 Abs. 1 oder 2 BGB., vielleicht auch § 845 BGB., aus eigenem Recht geltend gemacht werden können.

(U. v. 8. Jan. 1931; 265/30 VI. — Stuttgart.) [H.]

2. Bürgerliches Gesetzbuch; insbes. Haftung und Entlastungsbeweis gemäß § 831 BGB.

5. § 831 BGB.; § 7 KraftG.; § 287 ZPO.

1. Wenn ein Kraftwagenführer auch in Anwendung eines von ihm herbeigeführten tödlichen Unfalles wegen Fehlens eines strafrechtlichen Verschuldens außer Verfolgung gesetzt worden ist, so können die Umstände des Falles ihn doch als ungeeignet erscheinen lassen den besonderen Anforderungen zu genügen, die § 7 KraftGef. unabhängig vom strafrechtlichen Verschulden an den Kraftfahrzeugführer stellt.

2. Ein Grundsatz, daß eine im Erwerbssleben stehende Persönlichkeit nicht über das 65. Lebensjahr dem Erwerb nachgehe oder nachgehen könne, kann in dieser Allgemeinheit nicht aufgestellt werden.

3. Bei Schadensforderungen ist die Frage, wie lange der Verletzte einen Erwerb gehabt hätte, nach § 87 ZPO. zu entscheiden, ohne daß dem Geschädigten eine Beweislast obliegt.

Da der Bekl. zu 2 der Kl. den Schaden in Ausführung einer Verrichtung widerrechtlich zugefügt hat, zu der er von der Rechtsvorgängerin der Bekl. zu 1 bestellt war, ist deren Haftung auch nach § 831 BGB. gegeben, wenn sie nicht den hier vorgesehenen Entlastungsbeweis führt. Das BG. sieht diesen Entlastungsbeweis als erbracht an. Es führt aus:

Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß der Befl. zu 2 ordnungsmäßig zum Autobusführer ausgebildet worden sei, sich dabei als geeignet erwiesen habe und sich in der Folgezeit trotz sorgfältiger Überwachung keine ernstlichen Verstöße habe zuschulden kommen lassen. Der Umstand, daß er, wie die Kl. neu vortrage, mit einem von ihm geführten Wagen bereits einmal einen tödlichen Unfall herbeigeführt habe, könne nach Lage der Sache keine Bedenken gegen seine Tauglichkeit hervorrufen, weil dieser Unfall ohne ein Verschulden von seiner Seite geschehen sei, wie die Einstellung des gegen ihn eingeleiteten Strafverfahrens ergebe. Diese Ausführungen sind rechtlich zu beanstanden. Die Kl. hatte bereits im ersten Rechtszuge unter Beweisanztritt behauptet, daß der Befl. zu 2 schon einmal als Kraftomnibusführer einen tödlichen Unfall herbeigeführt habe. Diesen Beweisanztritt hatte sie im zweiten Rechtszuge wiederholt. Das VG. hat eine Prüfung des Vorgangs, bei dem der Tod eines Menschen durch das Verhalten des Befl. zu 2 als Kraftwagenführer herbeigeführt sein soll, nicht vorgenommen, sondern sich mit der Ausführung begnügt, die Tauglichkeit des Kraftwagenführers werde dadurch nicht beeinträchtigt, weil die Einstellung des Strafverfahrens beweise, daß der Unfall ohne ein Verschulden des Befl. zu 2 geschehen sei.

Eine solche Annahme verstößt in dieser Allgemeinheit gegen § 831 BGB. Aus einem Vorgang der angegebenen Art kann sich ergeben, daß der Kraftwagenführer je nach den Umständen für seine Tätigkeit auch dann ungeeignet ist, wenn ihm ein strafrechtliches Verschulden nicht nachgewiesen wird. Der Führer hat nach § 7 KraftfG. ganz unabhängig vom strafrechtlichen Verschulden jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt zu beachten. Die Art, wie ein Kraftwagenführer seinen Dienst verrichtet, berührt die öffentliche Verkehrssicherheit in so hohem Maße, daß, wie das RG. wiederholt ausgesprochen hat, die größte Sorgfalt bei der Auswahl und der Beaufsichtigung des Führers zu beachten ist und insbesondere aus § 831 BGB. auch die allgemeine Aufsichtspflicht abgeleitet werden kann (vgl. aus den in der amtlichen Sammlung abgedruckten Entsch. RG. 120, 161¹); 128, 149). Mit Recht hat die Kl. auch hervorgehoben, die Bedeutung der Aussage der über die Auswahl und Beaufsichtigung des Befl. vernommenen Zeugen könne dadurch beeinflusst werden, daß ihnen der in Rede stehende Vorgang, von dem sie nichts erwähnen, entgangen ist.

Aber auch die Ausführungen des VG. über die Höhe des Anspruchs der Kl. halten der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das VG. geht zwar wesentlich in Übereinstimmung mit dem VG. ohne Rechtsirrtum davon aus, daß das Reineinkommen des Verunglückten monatlich 400 M betragen hat, und billigt der Kl. die Hälfte dieser Summe zu, abzüglich der Beträge, die die Kl. als Witwenrente von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte bezieht und deren Höhe nicht streitig ist. Die Dauer der Rente begrenzt es auf das vollendete 65. Lebensjahr des Verunglückten und führt hierzu aus:

Die Kl. habe keinen Beweis dafür erbracht, daß ihr Ehemann über das übliche Lebensalter, nämlich über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus, erwerbsfähig geblieben sei. Das Zeugnis des Dr. D. biete in dieser Beziehung keine ausreichende Unterlage. Dabei sei zu berücksichtigen, daß die Tätigkeit eines Stadtreisenden an die Gesundheit stärkere Anforderungen stelle, als eine Beschäftigung im Innendienst. Ein Beweis dafür, daß ihr Ehemann über das 65. Lebensjahr hinaus erwerbsfähig geblieben oder — richtiger — ein Einkommen aus Erwerb gehabt haben würde, dürfte der Kl. nicht aufgebürdet werden. Nach § 287 ZPO. hat das Gericht im Streitfalle unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu entscheiden, ob und in welcher Höhe ein Schaden entstanden ist. Ein Grundsatz, daß eine im Erwerbsleben stehende Persönlichkeit nicht über das 65. Lebensjahr dem Erwerb nachgehe oder nachgehen könne, kann in dieser Allgemeinheit jedenfalls unter den jetzigen Verhältnissen nicht aufgestellt werden. Es bedarf vielmehr der Prüfung des Einzelfalles. Wollte das VG. auf die Erwägung Gewicht legen, daß die Tätigkeit eines Stadtreisenden

an die Gesundheit stärkere Anforderungen stelle, als eine Beschäftigung im Innendienst, so wäre auch hier gerade die in Rede stehende Tätigkeit zu prüfen gewesen. Das VG. war dem schriftlichen Zeugnis des Dr. D. gefolgt, der den Verunglückten von früher her kannte und daraufhin festgestellt hat, daß seine körperliche Konstitution als außerordentlich günstig betrachtet werden müsse; mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit sei anzunehmen, daß er eine uneingeschränkte Erwerbsfähigkeit bis zum 72. Lebensjahre erreicht haben dürfte. Wurde dadurch dem VG. keine ausreichende Unterlage für die Beurteilung geboten, so wäre, abgesehen von eingehender Vernehmung dieses Arztes, der Beweisanztritt der Kl. im Schriftsatz v. 3. Juli 1929 nach doppelter Richtung in Betracht gekommen; einmal war Beweis für die Tätigkeit des Verunglückten im einzelnen angetreten und der Zeuge B. als Beweismittel genannt. Sodann war weiterhin unter Beweis gestellt, daß nach dem Gesundheitszustand des Verunglückten mit der Ausübung seiner Berufstätigkeit bis zum 72. Lebensjahre zu rechnen gewesen wäre. Schließlich war auch Beweis dafür angetreten, daß mit Rücksicht auf die Art der von dem Verunglückten als Stadtreisenden ausgeübten Tätigkeit mit Sicherheit eine Steigerung seiner Einnahmen von Jahr zu Jahr zu erwarten gewesen sei. Neben der Benennung eines Zeugen war bereits eine Bescheinigung beigelegt, welche die Behauptung im wesentlichen bestätigt. Warum über diese Beweisanzträge hinweggegangen worden ist, ist nicht ersichtlich, zumal vom Standpunkt des VG. aus, daß einen nach seiner Annahme von der Kl. zu führenden Beweis nicht als erbracht ansah. Selbst wenn nach erneuter Prüfung durch das VG. anzunehmen wäre, daß der Ehemann der Kl. nicht über das 65. Lebensjahr hinaus Erwerbstätigkeit gehabt haben würde, so würde es sich fragen, mit welcher Lebensdauer des Ehemanns nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge zu rechnen gewesen wäre. Das VG. enthält in dieser Beziehung am Schluß die Wendung, es bestehe nach den vorstehenden Ausführungen kein Anhaltspunkt dafür, daß der Ehemann über das 65. Lebensjahr hinaus gelebt hätte. Das ist nicht stichhaltig, weil sich das VG. vorher nur mit der Frage des Erwerbs über das 65. Lebensjahr hinaus befaßt hatte, diese Feststellungen aber auch aus dem vorher wiedergegebenen Grunde rechtlich zu beanstanden sind. Wäre mit einer höheren Lebensdauer zu rechnen, so würde auch eine erhöhte Witwenrente für die Kl. in Betracht gekommen sein (§§ 56, 59 AngBerG. v. 28. Mai 1924 i. d. Fass. des AusbG. v. 28. Juli 1925 [RGBl. I, 157]).

(U. v. 7. Juli 1930; 82/30 VI. — Berlin.)

[§.]

6. An die sich aus § 831 BGB. ergebende allgemeine Überwachungsspflicht des Kraftwagenhalters gegenüber dem Führer sind im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit strenge Anforderungen zu stellen.

Nach Billigung der Feststellung, daß ein Verschulden des Kraftwagenführers i. S. des § 823 BGB. vorliege und nach Zurückweisung einer auf § 17 KraftfG. gegründeten Rüge wird ausgeführt:

Endlich erhebt die Rev. noch den Vorwurf, das VG. habe den § 831 BGB. verletzt, indem es zu hohe Anforderungen an den Entlastungsbeweis gestellt habe. Es kann unerörtert bleiben, ob nicht dem angefochtenen Urteil schon darin beizutreten ist, daß es den Befl. zu 2 hinsichtlich der Auswahl des Befl. zu 1 obliegenden Entlastungsbeweis für nicht geführt erachtet hat. Denn jedenfalls trifft die Auffassung des Vorderrichters zu, daß der Befl. zu 2 deshalb nach § 831 BGB. haftbar ist, weil er trotz der richterlichen Aufforderung es unterlassen hat, dafür Beweis anzutreten, daß er den Befl. zu 1 während seiner Beschäftigungszeit bei ihm gehörig überwacht habe. Dafür, daß gerade auch an diese sich aus § 831 BGB. ergebende allgemeine Überwachungsspflicht des Halters gegenüber dem Kraftfahrzeugführer strenge Anforderungen im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit zu stellen sind, sei unter anderem auf die Urteile des erf. Sen. v. 15. Nov. 1928, VI 76/28¹:

¹) ZB. 1928, 1721.

¹) ZB. 1929, 912.

Frankfurt/M. 1929, 117 und v. 7. April 1930, VI 400/29; RG. 128, 153, 154 hingewiesen.

(U. v. 3. Juli 1930; 625/29 VI. — Rln.) [S.]

7. § 831 BGB.

1. Das Eigentum am Kraftwagen ist zwar nicht unbedingt entscheidend, aber doch regelmäßig wesentlich für die Frage der Eigenschaft als Halter.

2. Es ist nicht rechtsirrtümlich den Eigentümer, der den Führer bestellt hat, solange als den Halter anzusehen, als nicht bestimmte Tatsachen für das Gegenteil dargetan werden.

3. Bei dem Führer eines Kraftwagens ist in Anwendung des § 831 ein besonders strenger Maßstab anzulegen.

4. Der Entlastungsbeweis ist dabei nicht nur auf den Zeitpunkt der Anstellung, sondern gerade auch auf die spätere Überwachung zu erstrecken.

5. Die Durchführung solcher Überwachung ist auch in großstädtischen Verhältnissen möglich.

Der Kl. wurde im Aug. 1928 in Berlin als Inhaber einer Kleinkraftdroschke infolge eines Zusammenstoßes dieser mit einer Personenkraftdroschke verletzt. Er nahm den Befl. zu 2 als Führer und den Befl. zu 1 als Eigentümer der Großkraftdroschke auf Schadensersatz in Anspruch, und zwar in der ersten und zweiten Instanz mit Erfolg. Die Rev. des Befl. zu 1 wurde zurückgewiesen.

Nach Erledigung von Prozeßfrühen sagt das Urteil:

Ist hiernach die Zurückweisung der von dem Befl. zu 1 in der Berufungsbegründung zur Abwehr der Haltereigenschaft und der Haftung aus § 831 BGB. vorgebrachten neuen tatsächlichen Behauptungen durch das BG. rechtlich nicht zu beanstanden, so läßt auch dessen weitere Annahme, daß der Befl. zu 1 trotz seines auch in der Berufung noch zulässigen Bestreitens seiner Eigenschaft als Halter und Geschäftsherr des Befl. zu 2 doch als solcher angesehen werden müsse, einen Rechtsverstoß nicht erkennen. Es kann dahingestellt bleiben, ob in der oben bereits wiedergegebenen Einlassung des Befl. zu 1 nicht sogar ein Zugeständnis, daß ihm die Autodroschke gehöre und daß er den Befl. zu 2 zur Führung der Droschke bestellt habe, zu erblicken ist; jedenfalls kann dem BG. aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden, wenn es aus tatsächlichen Erwägungen auf Grund der Einlassung des Befl. zu 1 in der ersten Instanz trotz seines Bestreitens in der zweiten Instanz für festgestellt erachtet hat, daß die Droschke dem Befl. zu 1 gehörte und daß er den Befl. zu 2 zur Führung der Droschke bestellt hatte. Das BG. hat sich damit in den Grenzen der ihm durch § 286 ZPO. gegebenen Befugnis gehalten, auch die Erklärungen und das Prozeßverhalten der Parteien zur Bildung seiner Überzeugung zu verwerten. Wie das RG. wiederholt ausgesprochen hat (RG. 93, 222¹); 120, 154²); 127, 175³)), ist das Eigentum am Wagen zwar nicht unbedingt entscheidend, aber doch regelmäßig wesentlich für die Frage der Eigenschaft als Halter, und es ist rechtlich nicht zu beanstanden, daß der Eigentümer des Wagens, wenn er gleichzeitig den Führer des Wagens bestellt hat, so lange als Halter des Wagens angesehen wird, als nicht durch bestimmte Tatsachen dargetan wird, daß nicht er, sondern ein anderer der Halter ist.

Soweit das BG. angenommen hat, daß der Befl. zu 2 durch grobe Fahrlässigkeit den Unfall herbeigeführt habe, sind gegen die Ausführungen des angefochtenen Urteils Rechtsbedenken nicht zu erheben; insoweit erhebt auch die Rev. keine Angriffe. Diese rügt lediglich noch, daß der von dem Befl. zu 1 angetretene Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. nicht für ausreichend erachtet worden sei. Auch dieser Angriff ist nicht gerechtfertigt. Nach ständiger Rspr. des RG., insbes. auch des erf. Sen. (RG. 84, 432; 120, 161⁴); Urteile v. 23. April 1928, VI 395/27; v. 15. Nov. 1928, VI 76/28⁵);

v. 25. Nov. 1929, VI 59/29; v. 19. Mai 1930, VI 650/29), ist an den vom Geschäftsherrn nach § 831 BGB. zu führenden Entlastungsbeweis bei dem Führer eines Kraftwagens ein besonders strenger Maßstab anzulegen. Der Entlastungsbeweis hat sich bei Kraftfahrzeugführern im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit aber nicht nur darauf zu beschränken, daß der Führer zur Zeit seiner Anstellung die Befähigung und Eignung zur Ausübung der ihm übertragenen Verpflichtungen besessen hat, sondern er ist auch darauf zu erstrecken, daß der Geschäftsherr sich auch in der Folgezeit über die ordnungsmäßige Verrichtung der Dienstobliegenheiten durch den Angestellten vergewissert hat. Es kann in dieser Beziehung auf die Ausführungen der ihm übertragenen Verpflichtungen besessen hat, sondern er ist auch darauf zu erstrecken, daß der Geschäftsherr sich auch in der Folgezeit über die ordnungsmäßige Verrichtung der Dienstobliegenheiten durch den Angestellten vergewissert hat. Es kann in dieser Beziehung auf die Ausführungen des erf. Sen. im Urteil v. 7. April 1930 (RG. 128, 153⁶)) verwiesen werden, welche sich insbes. auf die an den Entlastungsbeweis nach § 831 BGB. zu stellenden Anforderungen für den Fall beziehen, daß es sich um einen Kraftwagenführer handelt. Nach der eigenen Einlassung des Befl. zu 1 in erster Instanz war der Befl. zu 2 zur Zeit des Unfalls bereits ein volles Jahr Führer der in Frage kommenden Kraftdroschke. Der Befl. zu 1, der nach den Feststellungen des BG. als Geschäftsherr zu gelten hat, hat aber trotz eines im Beschlusse des BG. v. 22. Dez. 1928 erfolgten Hinweises auf die Notwendigkeit eines Entlastungsbeweises auch hinsichtlich der Beaufsichtigung keinen Beweis in dieser Beziehung angetreten. Einer Wiederholung jenes Hinweises durch das BG. bedurfte es nicht. Die von der Rev. gerügte Verletzung des § 139 ZPO. liegt nicht vor. Daß es insbes. für Berliner Verhältnisse eine Überspannung der an den Geschäftsherrn für die Führung des Entlastungsbeweises zu stellenden Anforderungen bedeute, wenn von ihm der Nachweis der Beaufsichtigung des Kraftwagenführers verlangt werde, daß der Kraftwagenführer durch die Verkehrspolizei ausreichend beaufsichtigt werde und es im übrigen genügen müsse, wenn der Geschäftsherr darlege, daß er keine Unregelmäßigkeiten beobachtet habe und ihm keine Unfälle bekanntgeworden seien, kann nicht anerkannt werden. Die allgemeine Aufsicht durch die Verkehrspolizei enthebt den Geschäftsherrn nicht der Erfüllung der eigenen Beaufsichtigungspflicht, wie sie sich aus der ihm im § 831 BGB. auferlegten Sorgfaltspflicht ergibt. Die Durchführung dieser Beaufsichtigung, die keineswegs in einer unausgesetzten Überwachung der Tätigkeit des Führers zu bestehen braucht, ist, wie die Erfahrung lehrt, auch in großstädtischen Verhältnissen möglich.

(U. v. 4. Dez. 1930; 164/30 VI. — Berlin.) [S.]

8. § 831 BGB.

1. Ein Kraftwagen, der auf trockener Straße bei 50 km Geschwindigkeit erhebliche Schleuderbewegungen macht, die wegen Mangelhaftigkeit der Steuerung nicht aufzufangen sind, darf nicht als Mietdroschke verwendet werden.

2. Daß die Polizeibehörde die Verkehrssicherheit eines Wagens bei einer Prüfung nicht beanstandet hat, entlastet nicht von der Pflicht der eigenen Prüfung.)

Eine der Befl. gehörige Kraftdroschke hatte entgegenkommende Motorradfahrer angefahren und getötet. Die Befl. greift das Urteil insoweit nicht an, als sie nach dem KraftfG. verurteilt ist.

Ihre darüber hinausgehende Beurteilung hat das BG. auf § 831 BGB. gestützt. Es nimmt zu ihren Gunsten an, daß sie bei der Anstellung des P. die erforderliche Sorgfalt

*) ZB. 1930, 2849.

Zu 8. Die in dem Urteil aufgestellten Grundsätze über die Betriebssicherheit eines Kraftwagens bewegen sich durchaus im Rahmen der verkehrstechnischen Erfahrung. Bei den qualitätsmäßig hergestellten Kraftfahrzeugen ist die Erreichung eines Gebrauchsalters von 18 Jahren durchaus möglich. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, wenn das RG. davon ausgeht, daß ein alter Wagen, auch wenn er schon 18 Jahre im Betrieb und deshalb nicht mit den modernsten technischen Hilfsmitteln ausgerüstet ist, den Erfordernissen des Kraftfahrzeugverkehrs vollkommen entsprechen kann. Wenn jedoch die Steuerung des Wagens in einem so weitgehenden Maß verlagert wie

¹) ZB. 1918, 566.

²) ZB. 1928, 1721.

³) ZB. 1930, 1953. ⁴) ZB. 1928, 1721. ⁵) ZB. 1929, 912.

angewandt habe, stellt aber fest, daß sie es an der Beschaffung eines betriebssicheren Fahrzeugs wie an der erforderlichen Beaufsichtigung ihres Kraftfahrbetriebes habe fehlen lassen. Denn der 18 Jahre alte Wagen sei, so nimmt das BG. an, den Anforderungen an eine Mietdrofzke nicht mehr gewachsen gewesen, weil er selbst auf trockener Straße bei etwa 50 km Geschwindigkeit erhebliche Schleuderbewegungen gemacht habe, die wegen der Mangelhaftigkeit der Steuerung nicht aufzufangen gewesen seien. Bei Bornahme ordnungsmäßiger Untersuchungen hätten diese von dem Sachverständigen S. festgestellten Mängel der Befl. nicht entgehen können; die wöchentlichen Untersuchungen, die in ihrer Reparaturwerkstatt durch ihren Meister E. vorgenommen seien, könnten, wenn er die Mängel nicht bemerkt habe, nur recht oberflächlich gewesen sein. Vor allem habe die Befl. ihre Wagenführer dazu anhalten müssen, mit dem Wagen besonders vorsichtig zu fahren; das habe sie aber nicht getan.

Aus diesen Feststellungen ergibt sich, daß die Befl. den ihr nach § 831 BGB. obliegenden Beweis, sie habe bei der Beschaffung der Gerätschaft, nämlich des Kraftwagens, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, nicht geführt hat; vielmehr steht das Gegenteil fest. Was die Rev. hiergegen vorbringt, kann ihr nicht zum Erfolge verhelfen.

Das BG. hat die Notwendigkeit, den Wagenführer zu besonders vorsichtigem Fahren anzuhalten, nicht lediglich aus dem Alter des Wagens, sondern vor allem aus seiner Mangelhaftigkeit gefolgert. Daß auch ein alter Wagen, wenn er gut gepflegt ist, verkehrssicher sein kann, hat das BG. nicht verkannt. Das lag aber nach seiner Feststellung hier nicht vor. Der Wagen war nicht verkehrssicher und durfte deshalb überhaupt nicht als Mietdrofzke verwandt werden. Nur hilfsweise hat das BG. erwogen, daß die Befl. zum mindesten — so ist das Urteil zu verstehen — die Wagenführer zu besonders vorsichtiger Führung des Wagens hätte anhalten müssen.

Daß die Polizeibehörde die Verkehrssicherheit des Wagens bei einer vorgenommenen Prüfung nicht beanstandet hatte, konnte die Befl. angesichts der festgestellten Mängel nicht entlasten (vgl. Ur. v. 8. Juli 1901, VI 180/01).

(U. v. 4. Dez. 1930; 301/30 VI. — Düsseldorf.) [H.]

9. §§ 823, 831 BGB.; §§ 7 Abs. 2, 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfG.; § 21c KraftfVerfW.D.

1. Fährt der von rechts kommende Kraftfahrer über die Kreuzung erst, nachdem er aus einem Abstoppen des von links kommenden Fahrzeugs geschlossen hat, daß dieses ihn vorfahren lassen wolle, so handelt er nicht schuldhaft.

2. Kommt eine Haftung des Halters und des Fahrers des von rechts kommenden Fahrzeugs nicht in Frage und hat dieser Fahrer den Entlastungsbeweis aus § 18 Abs. 1 Satz 2 geführt, so bleibt hinsichtlich der Haftung des Halters doch noch zu prüfen, ob ihm der Entlastungsbeweis gelungen ist, daß der Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

3. Ist dieser Beweis nicht geführt, dann ist ihm anzurechnen die Betriebsgefahr seines Kraftwagens, dem anderen Teil aber nicht nur ein Verschulden seines Wagenführers, sondern auch die von seinem Fahrzeug.)

Am 31. Aug. 1926 stieß der von dem Kraftwagenführer B. gesteuerte Kraftwagen des Kl., in welchem sich der Kl.

befand, auf der Fahrt durch die R.-Straße in B. an der Einmündung der F.-Straße mit dem aus dieser Straße von rechts kommenden, von dem Befl. zu 2 geführten Kraftwagen der Befl. zu 1 zusammen. Die Klage, mit der der Kl. im ersten Rechtszuge den vollen, im zweiten Rechtszuge den halben Ersatz des ihm infolge des Zusammenstoßes erwachsenen Personen- und Sachschadens auf Grund §§ 7 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfG.; §§ 823, 831 BGB. forderte, wurde in beiden Vorinstanzen abgewiesen. Seine Rev. hatte keinen Erfolg.

Das BG. geht davon aus, daß, da die Rathausstraße und die Fontanestraße zur Zeit des Unfalles gleichberechtigte Verkehrswege i. S. des § 21c KraftfVerfW.D. v. 5. Dez. 1925 in der damals geltenden Fassung v. 28. Juli 1926 waren, das Fahrzeug der Befl. zu 1 als das von rechts kommende die Vorfahrt hatte, und stellt fest, daß B. unter Nichtberücksichtigung dieses Rechtes beim Herankommen an die Kreuzung schuldhaft unterlassen habe, rechtzeitig mit einem Blick nach rechts in die von dort auf 40 m übersehbare Fontanestraße zu prüfen, ob sich ein Fahrzeug aus dieser Straße näherte, während den Befl. zu 2 kein Verschulden treffe, da er vor der Kreuzung Warnungszeichen gegeben und seine 20—30 km betragende Fahrgeschwindigkeit herabgesetzt habe. Weiter führt das BG. aus: B. habe nach seiner Angabe bei der Annäherung an die Kreuzung zunächst seine Geschwindigkeit ermäßigt, dann aber, als er keinen Wagen vor sich gesehen, wieder Gas gegeben und sei darauf zugefahren. Als B. abgestoppt habe, habe der Befl. zu 2 nicht damit rechnen können, daß B. zu früh wieder Gas geben würde, habe indessen, sobald er dies bemerkt habe, sofort gebremst und sachgemäß sein Fahrzeug nach rechts herumgerissen. Nach alledem sei der Unfall auf das alleinige Verschulden des B. zurückzuführen.

Die Rev. hält die Meinung des BG. für rechtsirrig, daß der Befl. zu 2 sich darauf habe verlassen dürfen, sein Vorfahrtsrecht werde von B. berücksichtigt werden. Denn der vorfahrtsberechtigte Führer dürfe nicht unbekümmert darauf losfahren, sondern müsse damit rechnen, daß der andere Führer ihm die Vorfahrt nicht einräume. Die Rev. vermisst die Prüfung der Frage, ob der Befl. zu 2 vor Überquerung der Rathausstraße auf den Wagen des Kl. geachtet habe, und meint: scheidet die von dem BG. vorgenommene Anwendung des § 7 Abs. 2 KraftfG. aus, weil den Befl. zu 2 ein darin beruhendes Mitverschulden treffe, daß er anstatt den Wagenführer des Kl. im Auge zu behalten, im Vertrauen auf sein Vorfahrtsrecht darauf losgefahren sei, so könne § 17 KraftfG. nicht in dem Sinne angewandt werden, daß die Befl. zu 1 von jeder Haftung frei sei.

Diese Ausführungen werden in tatsächlicher Hinsicht den Feststellungen des BG. insofern nicht gerecht, als dessen Feststellungen ergeben, daß der Befl. zu 2, nachdem er unter Abgabe von Warnungssignalen mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit an die Kreuzung herangefahren war, diese erst überquerte, als er aus dem anfänglichen Abstoppen des B. schloß, daß dieser ihn gemäß § 21c KraftfVerfW.D. vorfahren lassen wolle. Nahm aber der Befl. zu 2 das Abstoppen des B. wahr, so folgt daraus, daß er auch rechtzeitig auf dessen Fahrzeug geachtet hat. Die Behauptungen der Rev., das BG. habe diese Frage nicht geprüft und der Befl. zu 2 sei im Vertrauen auf sein Vorfahrtsrecht „darauf losgefahren“, sind mit diesen Feststellungen nicht vereinbar. Läßt somit die Annahme des BG., daß ein Verschulden der Befl. zu 2 an dem Unfall nicht bestehe, keinen Rechtsverstoß erkennen, so ist allerdings die Auffassung des BG., es hänge nach der Bestimmung des § 17 Abs. 1 KraftfG. die Haftung der Befl. zu 1 lediglich von einer Abwägung des Verschuldens des B. und des Befl. zu 2 ab, nicht frei von Rechtsirrtum. Kam eine Haftung der beiden

nach dem vorliegenden Tatbestand, kann von einer Verkehrssicherheit nicht mehr die Rede sein. Nach § 4 Ziff. 1 VerkW. setzt die verkehrssichere Ausrüstung des Kraftfahrzeugs voraus, daß es mit einer zuverlässigen Lenkvorrichtung versehen ist, die gestattet, sicher und rasch auszuweichen. An einer solchen hat es dem Fahrzeug gefehlt.

Richtig ist auch der weitere Gedanke des Urteils, daß die Zulassung des Wagens durch die Polizeibehörde den Halter nicht von seiner Verpflichtung befreit, für die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs Sorge zu tragen.

RM. Dr. Siegfried Wille, München.

Zu 9. Dem Urteil ist im Ergebnis zuzustimmen. Die Ent-

scheidungsgründe sind in zwei Punkten von weittragender Bedeutung.

Stoßen zwei Fahrzeuge A und B zusammen, so regelt sich die Haftpflicht nach KraftfG. wie folgt:

für den Schaden bei A haften Halter (§ 7) und Führer (§ 18) von B,

für den Schaden bei B haften Halter und Führer von A.

Die Haftung fällt fort:

jeweils für den Halter bei vor ihm zu beweisendem unabwehrbaren Ereignis (§ 7 Abs. 2); ein solches liegt insbesondere dann nicht vor, wenn der Führer nicht jede nach

Bekl. aus §§ 823, 831 BGB. nicht in Frage und hatte der Bekl. zu 2 den ihm nach § 18 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. offenstehenden Entlastungsbeweis geführt, so war im gegebenen Falle hinsichtlich der Haftung der Bekl. zu 1 noch zu prüfen, ob ihr der Entlastungsbeweis gelungen sei, daß der Bekl. zu 2 jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe. War dieser Beweis als nicht geführt zu erachten, so waren nach der Ausgleichsvorschrift des § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. der Bekl. zu 1 die Betriebsgefahr ihres Krafttragens, dem Kl. aber nicht nur das Verschulden seines Kraftfahrzeugführers, sondern auch die von seinem Fahrzeug ausgehende, für den Schaden ursächliche Betriebsgefahr anzurechnen, soweit er, falls nicht er selbst, sondern ein Dritter verletzt worden wäre, diesem Schadenserfahpflichtig sein würde (s. u. a. RG. 79, 312¹⁾; 90, 290²⁾; 114, 73³⁾; 123, 164⁴⁾), und zwar auch dann, wenn er selbst mit dem von ihm gehaltenen Kraftfahrzeug befördert wurde (RG. Ur. v. 23. Juni 1930, VI 569/29⁵⁾). Da nun das BG. feststellt, daß der Bekl. zu 2 unter Abgabe von Warnungszeichen mit verminderter Fahr-

geschwindigkeit an die Kreuzung heranzufuhr, sich zum Überqueren der Rathausstraße erst entschloß, nachdem er aus dem Abstoppen des W. dessen Absicht, ihm die ihm zustehende Vorfahrt einzuräumen, entnehmen durfte, und nach Erkenntnis der vorzeitigen Weiterfahrt des W. durch Bremsen und Herumreißen seines Wagens nach rechts alles tat, um noch im letzten Augenblick den Zusammenstoß zu vermeiden, so ist der Auffassung des BG., die Bekl. zu 1 habe damit gemäß § 7 Abs. 2 KraftfG. die Beobachtung jeder durch die Umstände gebotenen Sorgfalt seitens des Bekl. zu 2 bewiesen, aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten. Eine Anwendung der Vorschrift des § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. kam mithin nicht in Frage. Ist demnach in der Annahme des BG., der Unfall sei auf das alleinige Verschulden des Kraftfahrzeugführers des Kl. als eines nicht bei dem Betriebe der Bekl. zu 1 beschäftigten Dritten zurückzuführen, ein Rechtsirrtum nicht zu erblicken, so war die Rev. zurückzuweisen.

(U. v. 6. Nov. 1930; 66/30 VI. — Berlin.)

[H.]

den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat;

jeweils für den Führer, wenn er beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist (§ 18 Abs. 1 Satz 2).

Im vorliegenden Fall handelt es sich um Personen- und Sachschaden beim Kl.; dessen Führer fällt Verschulden (Fahrflässigkeit) zur Last. Für beide Schäden haften zunächst Halter (Bekl. zu 1) und Führer (Bekl. zu 2) des anderen Fahrzeugs.

Ein Verschulden des Bekl. zu 2 wird verneint; damit (§ 18 Abs. 1 Satz 2) entfällt seine Haftung. Auch die Bekl. zu 1 ist dann nicht erfahpflichtig, wenn — worauf es hier nur ankommt — ihr Führer (Bekl. zu 2) jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Wer nicht erfahpflichtig ist, kann auch nicht zur Schadensausgleichung herangezogen werden; eine nicht vorhandene Erfahpflcht kann nicht auf dem Weg über die Heranziehung zur Ausgleichung geschaffen werden. Eine Ausgleichung kommt in Betracht (§ 17), wenn ein Schaden durch mehrere Fahrzeuge verursacht wird und die beteiligten Halter (und Führer — § 18 Abs. 3) kraft Gesetzes erfahpflchtig sind. Alsdann gilt Schadensausgleichung nach dem Grundsatz des Abwägens der Schadensverursachung. „Kraft Gesetzes“ steht im Gegensatz zu „kraft Vertrages“ und bedeutet Erfahpflcht kraft KraftfG. oder BGB. Kraft Gesetzes bedeutet weiter, daß im konkreten Einzelfall eine Erfahpflcht feststeht, nicht aber, daß grundsätzlich eine Erfahpflcht in Frage kommt; das hätte nicht besonders gesagt zu werden brauchen; denn grundsätzlich kommt stets für den Halter des Fahrzeugs eine Haftpflicht nach KraftfG. oder BGB. in Betracht.

Die Heranziehung zur Ausgleichung soll nach § 17 Abs. 1 Satz 2 auch erfolgen wegen des Schadens, der einem der beteiligten Halter entstanden ist. Hier beginnen die Schwierigkeiten, die auch in der Rpr. des RG. klar hervortreten. Ausgleichungspflichtig ist, wie erwähnt, nur, wer erfahpflchtig ist. Was bedeutet dies hinsichtlich des selbst geschädigten beteiligten Halters? Er ist nicht sich selbst erfahpflchtig. Zur Ausgleichung herangezogen werden kann er nach der bisherigen Auslegung des RG. nur, wenn er erfahpflchtig sein würde in dem Fall, daß der Schaden nicht ihn, sondern einen anderen Betroffenen hätte. Zum Beispiel, die Fahrzeuge A und B stoßen zusammen und beschädigen dabei den Zaun des A, oder auch das Fahrzeug A wird selbst beschädigt. Hier wird A zur Ausgleichung herangezogen, wenn er — wäre die beschädigte Sache die eines Dritten — diesem erfahpflchtig sein würde. Insofern dürften Zweifel nicht bestehen, auch nicht, wenn etwa beim Zusammenstoß der Fahrzeuge A und B der A selbst als Fußgänger verletzt worden wäre. Aber wie ist die Lage, wenn der Halter in seinem am Unfall beteiligten Fahrzeug selbst beschädigt wird? Dem Inhaber des Fahrzeugs wird nach § 8 Nr. 1 KraftfG. grundsätzlich nicht haftet, sondern nur (§ 16) bei Verschulden nach BGB. Hielte man an dem Satz fest, daß der beschädigte Halter ausgleichungspflichtig dann ist, wenn er einem in seiner Lage an seiner Stelle befindlich gewesenen Dritten erfahpflchtig sein würde, so entfielen hier seine Ausgleichungspflicht, da eine Erfahpflcht dem Inhaber (Dritten) gegenüber nicht besteht. Nun bejaht aber RG. die Ausgleichungspflicht des beteiligten selbst geschädigten Halters auch in den Fällen, wo er Inhaber seines Fahrzeugs war, hält jedoch andererseits aufrecht, daß seine Ausgleichungspflicht nur dann besteht, „soweit er, falls nicht er selbst, sondern ein Dritter verletzt worden wäre, diesem Schadenserfahpflchtig sein würde“. Hier scheint eine Unstimmigkeit vorzuliegen. RG. legt § 17 Abs. 1 Satz 2 offenbar dahin aus, daß der selbst geschädigte beteiligte Halter auch schon lediglich auf Grund seiner grundsätzlich bestehenden Gefährdungshaftung zur Aus-

gleichung heranzuziehen ist; damit ist an sich für den Fall des als Inhaber seines Fahrzeugs geschädigten Halters der Satz preisgegeben, daß er ausgleichungspflichtig nur dann ist, wenn er erfahpflchtig sein würde, falls an seiner Stelle ein Dritter der Geschädigte sein würde. Der Auffassung des RG. dürfte im Ergebnis beizupflichten sein, wie folgende Erwägung zeigt: Wird beim Zusammenstoß der Fahrzeuge A und B der Halter A als Fußgänger verletzt, so ist er wegen seines Schadens ausgleichungspflichtig; denn wäre an seiner Stelle der ganz unbeteiligte X verletzt worden, so würde A als Halter ihm erfahpflchtig sein; dem an seiner Stelle als Inhaber verletzten X wäre Halter A nicht erfahpflchtig; also wäre A an sich auch nicht wegen seines als Inhaber erlittenen Schadens ausgleichungspflichtig, wenn man auch für diesen Fall daran festhielte, daß der beteiligte Halter nur dann zur Ausgleichung herangezogen werden könnte, wenn er, wäre ein Dritter an seiner Stelle geschädigt, diesem erfahpflchtig sein würde. Daß dieses Ergebnis nicht befriedigen würde, liegt auf der Hand, und es ist dem RG. nur beizustimmen, wenn es einen Weg sucht, die Schwierigkeit zu lösen. Die Lösung sucht RG. in der Art, daß es den in seinem Fahrzeug durch Unfall geschädigten Halter zur Ausgleichung dann heranzieht, wenn die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr für den Schaden mitursächlich gewesen ist. Damit ist aber für derartige Fälle jener Oberatz preisgegeben, daß der beteiligte Halter wegen des ihm selbst entstandenen Schadens ausgleichungspflichtig dann sei, wenn er, wäre an seiner Stelle ein Dritter geschädigt, diesem erfahpflchtig sein würde. Hielte man auch für den Fall des als Inhaber seines Fahrzeugs zu Schaden gekommenen Halters an diesem Satz fest, so wäre die Folge (Müller, AutGes., 7. Aufl., S. 383 f.), daß der Halter nur bei Verschulden ausgleichungspflichtig wäre, denn dem Inhaber seines Fahrzeugs würde er (§§ 8 Nr. 1, 16) nur bei Verschulden haften.

Man kann die Rpr. des RG. dahin fassen: Der in seinem am Unfall beteiligten Fahrzeug geschädigte Halter ist den Haltern der übrigen beteiligten Fahrzeuge zur Ausgleichung verpflichtet, wenn die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs mitursächlich für den Schaden gewesen ist. Dagegen werden begründete rechtliche Bedenken aus dem Befehl angeichts der Fassung des § 17 Abs. 1 Satz 2 „Das gleiche gilt“ nicht herzuweisen sein, und solcher Regelung wird man ferner sachlich zustimmen müssen. Die gleiche Regelung müßte aber auch gelten, wenn ein Inhaber geschädigt ist, der nicht Halter eines beteiligten Fahrzeugs ist; auch hier wird man den Halter, obwohl er dem Inhaber nicht erfahpflchtig ist, unter der gleichen Voraussetzung zur Ausgleichung heranzuziehen haben; ob das aber noch mit dem Wortlaut des Gesetzes — hier gilt Satz 1 des § 17 Abs. 1! — in Einklang zu bringen ist, und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Erfahpflcht des Schadens verpflichtet, ist zweifelhaft.

Für den vorliegenden Fall selbst hat jene Preisgabe des Gedankens keine Bedeutung, daß der als Inhaber seines Fahrzeugs selbst geschädigte Halter nur ausgleichungspflichtig wäre, wenn er einem Dritten erfahpflchtig sein würde; m. a. W. die Abstellung der Frage nach der Ausgleichungspflicht in solchem Fall lediglich auf den Gesichtspunkt der Betriebsgefahr führt deshalb hier zu keiner anderen Beurteilung des Falles, weil eine Erfahpflcht der Bekl. überhaupt verneint wird und allein damit der Kl. mit seinem Schaden selbst belastet bleibt.

Nach in einem zweiten Punkt ist das Urteil besonders beachtlich. Streitig ist, ob der Führer, um den Entlastungsbeweis aus § 18 Abs. 1 Satz 2 zu führen, lediglich Erfüllung der gewöhnlichen im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.) oder noch darüber hinaus zu beweisen hat, daß er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt (§ 7 Abs. 2) beobachtet hat. § 18 besagt ohne Bezugnahme auf § 7 Abs. 2, die Erfahpflcht sei ausgelassen, „wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers ver-

1) JW. 1912, 808. 2) JW. 1917, 853. 3) JW. 1927, 891.

4) JW. 1929, 917. 5) JW. 1930, 2943.

3. Haftung aus Unfällen im Eisenbahnbetrieb.

10. § 1 RHaftpflicht. Haftung der Eisenbahnverwaltung für die Folgen eines unaufgeklärten Falles.†)

Der unter Alkoholeinfluß stehende Erblasser der Kl. bestieg eines Abends einen Zug, aus dem er während der Fahrt so unglücklich stürzte, daß er wenige Stunden später starb. Feststeht, daß er, nachdem er gemerkt, die Mitreisenden lehnten seine Annäherungsversuche ab, ein anderes Weiteil aufgesucht hat, das der einzige Insasse aber verließ, weil er sich durch sein Verhalten ebenfalls belästigt fühlte; nach und nach ist er dann ruhiger geworden, nachdem er noch eine Weile zuerst laut geschimpft und dann gesungen hatte. Als man bald darauf ein Klirren und das Anschlagen der Abteiltür an die Wagenwand vernahm, hatte man sie offenstehend gefunden, den Reisenden aber vermißt.

Alle drei Rechtsgänge sahen die beklagte Reichsbahndirektion für ersatzpflichtig an. Nachdem die Entscheidungsgründe des RG. zunächst die Ausführungen des BG. und die Revisionsangriffe gewürdigt haben, führen sie aus: Der im § 1 RHaftpflicht. dem Unternehmer für das Vorliegen eigenen Verschuldens des Verletzten auferlegten Beweispflicht kann allerdings schon dann genügt sein, wenn die Sachlage mit zwingender Notwendigkeit oder wenigstens mit höchster Wahrscheinlichkeit ergibt, daß der Verletzte ohne eigenes Verschulden den Unfall nicht erlitten haben kann. Solange aber noch Zweifel übrigbleiben, ob Zufall oder eigenes Verschulden des Verletzten oder sonstige Umstände den Unfall herbeigeführt haben, ist die Annahme, der Unternehmer habe seiner Beweispflicht genügt, unstatthaft. Bleiben nicht zu beseitigende Unklarheiten über den Hergang oder über das Verhalten vor oder bei dem Unfall übrig, so gehen sie zu Lasten des beweispflichtigen Unternehmers. Diese Grundsätze stehen in der reichsgerichtlichen Rspr. fest (26. Sept. 1917, VI 198/29). Gewiß lassen sich auch in den nach dem RHaftpflicht. zu beurteilenden Fällen Tatbestände denken, in welchen nach den Regeln des prima-facie-Beweises (RG. 120, 161 nebst Nachweisungen) eine Umkehrung der Beweislast eintritt, weil für ein eigenes Verschulden des Verletzten und dessen Ursächlichkeit für den Unfall ein so hoher Grad von Wahrscheinlichkeit erbracht ist, daß die Möglichkeit, der Schaden könne auch ohne eigenes Verschulden des Verletzten eingetreten sein, erheblich zurücktritt. Dem gegenüber hebt das BG. aber hervor, unter den obwaltenden Umständen könne die Trunkenheit, deren Grad sich nicht habe ermitteln lassen, keine Beweisvermutung dafür begründen, daß der Unfall auf eigenes Verschulden des Getöteten zurückzuführen sei, denn der Hergang sei völlig unaufgeklärt. Die weiteren sich

ursacht worden ist. Die Entstehungsgeschichte der Vorschrift gibt keinen eindeutigen Aufschluß; man kann aus ihr sehr wohl entnehmen, § 18 bezwecke nur eine Umkehrung der Beweislast zumungunsten des Führers, mehr als die Beachtung der nach § 276 erforderlichen Sorgfalt habe dieser nicht zu beweisen. Dies scheint auch der Standpunkt des RG. zu sein; denn selbst nachdem der Bekl. zu 2 den ihm nach § 18 offenstehenden Entlastungsbeweis geführt hatte, hätte nach der Auffassung des RG. das BG. noch weiter prüfen müssen, ob der Bekl. zu 1 ihr Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 gelungen war, und zwar wohlgemerkt nicht dieser Entlastungsbeweis schlechthin — daraus würde für die Streitfrage nichts folgen, denn der Beweis des unabwendbaren Ereignisses aus § 7 Abs. 2 geht unzweifelhaft weiter als der einer Abwesenheit von Verschulden nach § 18 —, sondern RG. erfordert auch gegenüber der Führung des Entlastungsbeweises des Führers aus § 18 noch den Beweis der Bekl. zu 1, daß der beklagte Führer jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Daraus ergibt sich der Schluß, daß nach RG. der Beweis aus § 7 Abs. 2 weiter greift als der aus § 18. Die Streitfrage wäre wohl damit zugunsten des Führers entschieden.

Der Auffassung des RG. über die Auslegung der Vorschriftsvorschriften ist zuzustimmen.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

Zu 10. Der Grundsatz, daß die Folgen eines Unfalles, dessen Dunkelheit nicht aufgeklärt werden kann, dem Unternehmer zur Last zu legen seien, ist nun einmal vom RG. ausgesprochen (vgl. Ur. v. 1. Juni 1908, VI 509/07; Rtg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung 1908, 1579; v. 12. Jan. 1925, IV 409/24; ZfB. 1925, 200¹⁸ und die oben angezogenen) und aufrechterhalten, so daß die gegenwärtige Entsch. an sich nicht auffallen würde. Inwiefern ist es nicht ganz einleuchtend, daß eine Trunkenheit, die die

übrigens lediglich auf tatsächlichem Gebiet bewegenden und deshalb in der RevJnst. unbeachtlichen Angriffe der Bekl. scheitern daran, daß eben der Hergang des Unfalles in seinen Einzelheiten nicht aufgeklärt ist und daß es deshalb ausgeschlossen ist, dem Getöteten, den die Bekl. nach den Bestimmungen des § 11 E.O. von der Beförderung hätte ausschließen können, ein schuldhaftes Verhalten nachzuweisen.

(U. v. 7. Okt. 1929; 6/29 VI.)

11. §§ 1, 3a, 7 Abs. 1 RHaftpflicht.; §§ 843 Abs. 1, 844 Abs. 2, 845 BGB.; §§ 139, 304 ZPO.

1. Als höhere Gewalt ist anzusehen ein betriebfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer mit in den Kauf zu nehmen ist.

2. Wenn beim Zusammenstoß des Triebwagens einer elektrischen Straßenbahn die außen an dem Wagen in zwei Gabeln hängende Weichenstellstange bei einem Anprall fortgeschleudert wird und eine Person verletzt, so ist das kein solches Ereignis.

3. Wenn es nach der Berufsstellung des Verletzten naheliegt, daß er aus Anlaß des Unfalles eine Rente erhält, so ist diese Frage nach § 139 ZPO. zu klären.

4. Das Begehren einer lebenslänglichen Rente, also einer Rente über die gewöhnliche Dauer der Erwerbsunfähigkeit hinaus, bedarf besonderer Begründung.

5. Bereits im Zwischenurteil nach § 304 ZPO. ist der Vorbehalt der Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen, die Festsetzung des kalendermäßigen Endtermins hingegen kann dem Betragungsverfahren vorbehalten werden, und dies wird sich in der Regel als zweckmäßig erweisen.†)

Die an einem Triebwagen eines Zuges der von der Bekl. betriebenen elektrischen Straßenbahn außen quer vor dem Stande des Führers, in zwei Gabeln liegende lange

Eisenbahn berechtigt hätte, den Verunglückten von der Fahrt auszuschließen, nicht genügen sollte, vermöge des prima-facie-Beweises des eigenen überwiegenden Verschuldens die Kl. mit der Hälfte des Anspruches abzulehnen. Vielleicht haben wir es wieder mit dem Niederschlage eines allzu starken sozialen Empfindens zu tun (EgersEntsch. 37, 293 ff. und 38, 25/26), in dem das RVerf. A. sozusagen vorbildlich ist (Zentralblatt der Reichsversicherung Nr. 1 v. April 1915 S. 129 ff.).

DR. RegR. Hanow, Frankfurt a. D.

Zu 11. Nach der Rspr. des RG. ist der Begriff der höheren Gewalt durch drei Merkmale gekennzeichnet: a) die Einwirkung „von außen“, b) die Unabwendbarkeit des Ereignisses und c) die Ungewöhnlichkeit (elementare Art) desselben. Im vorliegenden Falle ist das erste Merkmal wohl für vorliegend erachtet worden. Es handelt sich in der Tat um ein Ereignis, das von außen auf den Bahnbetrieb eingewirkt hat, d. h. dessen Ursachen außerhalb des Bahnbetriebes und seiner Einrichtungen lagen. Es muß weiter hinzukommen, daß das Ereignis unabwendbar war, daß es nämlich nicht vorausgesehen und auch durch die zweckmäßigsten, mit der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu vereinigen Maßnahmen nicht abgemindert oder in seinen Folgen unschädlich gemacht werden konnte. Das RG. hält im vorliegenden Falle diese Voraussetzung nicht für gegeben. Die Möglichkeit, daß das unzureichend besetzte Stellen bei Zusammenstoßen aus seiner Lage gebracht werden und dann dritten Personen Schaden zufügen könnte, sei vorhersehbar, und es hätten sich gegen die hieraus entspringenden Gefahren mit geringen Kosten und ohne erhebliche Betriebserschwerung leicht Vorkehrungen treffen lassen. Damit entfällt allerdings ohne weiteres der Einwand der höheren Gewalt.

Man kann vielleicht bezweifeln, ob es überhaupt einer ein-

eiserne Weichenstellstange wurde durch den Anprall eines Kraftwagens an den Triebwagen in die Luft geschleudert und traf die auf dem Bürgersteig stehende Kl., eine Verkäuferin, an den Kopf. Diese behauptete, durch den Unfall einen Schädelbruch und eine Augenverletzung erlitten zu haben und dauernd erwerbsunfähig geworden zu sein. Für den Schaden machte sie die Befl. verantwortlich, indem sie deren Verurteilung zur Zahlung eines Schmerzensgeldes, von 119 RM Sachschaden und einer lebenslänglichen Rente beantragte.

Das O.G. erklärte unter Abweisung der Klage im übrigen den Rentenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Dagegen wies das O.G. die Klage auch insoweit ab.

Die Rev. führte zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung.

Die Annahme des O.G., daß die Kl. bei dem Betriebe der Straßenbahn der Befl. verletzt worden ist, unterliegt keinerlei rechtlichen Bedenken. Übrigens ist es für das Anwendungsgebiet des § 1 Haftpflicht. keineswegs allgemein erforderlich, daß der Unfall durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Beförderungsmitteln nicht verbunden sind (vgl. u. a. RG. 126, 335¹⁾).

Daher steht in der Rev.Jnst. nur die Frage zur Entscheidung, ob die Befl. den ihr obliegenden Beweis erbracht hat, daß der Schaden der Kl. auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Mit Recht werden die Ausführungen des angefochtenen Urteils, mit denen diese Frage bejaht worden ist, von der Rev. als rechtsirrig beanstandet.

Wenn sich auch eine alle denkbaren Möglichkeiten erschöpfende Bestimmung des Begriffs der höheren Gewalt und des gleichbedeutenden Begriffs des unabwendbaren äußeren Zufalls schwer wird geben lassen, so ist doch für die Regelfälle an der Begriffsumschreibung festzuhalten, wie sie das RG. in ständiger Rspr. zutreffend entwickelt hat (vgl. u. a. aus neuerer Zeit RG. 64, 405; 75, 390²⁾; 87, 55³⁾; 95, 65⁴⁾; 101, 95; 104, 151⁵⁾; 109, 173⁶⁾; 110, 210⁷⁾; 112, 285⁸⁾; 117, 13⁹⁾); weitere Nachweise in Eger, Haftpflicht, 7. Aufl., S. 127 ff.). Danach ist als höhere Gewalt ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis anzusehen, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer mit in den Kauf zu nehmen ist. Ein solches Ereignis hat nach dem unstrittigen Sachverhalt den Unfall der Kl. nicht verursacht. Wichtig ist zwar, daß ein außerhalb des Straßenbahnbetriebes entstandener Umstand, der Anprall des Kraftwagens an den Triebwagen, das Herauserschleudern der Weichenstellstange und damit die Verletzung der Kl. ausgelöst hat. Allein die Möglichkeit, daß das unzureichend befestigte Stelleisen bei Zusammenstößen der Straßenbahn, wie sie zumal in einer verkehrsreichen Stadt des öfteren vorzukommen pflegen, aus seiner Lage gebracht

und dann dritten Personen Schaden zufügen könnte, war durchaus vorhersehbar, und gegen die daraus entspringenden Gefahren hätte sich mit geringen Kosten und ohne erhebliche Betriebserschwerung durch sachgemäße Befestigung des Stelleisens in der Gabel oder anderweitigen sichere Aufstellung des Stelleisens unschwer Vorkehrung treffen lassen. Die Gründe, welche der Vorderrichter für seine gegenteilige Auffassung anführt, vermögen zu einer abweichenden Beurteilung nicht zu führen. Insbes. ist es für die Frage, ob ein Fall höherer Gewalt anzunehmen ist, ohne jede Bedeutung, ob die Aufsichtsbehörde die Anbringung des Stelleisens in der geschehenen Art genehmigt hat; eine solche Genehmigung wäre nicht einmal dann schlechthin entscheidend, wenn es auf die Frage ankäme, ob die gesetzlichen Vertreter der Befl. an der unsachgemäßen Befestigung des Stelleisens ein Verschulden treffe. Das — übrigens wohl schwerlich zutreffende — Vorbringen der Befl., das Auflegen des Stelleisens auf zwei nach oben offene Gabeln an der Außenseite der Vorderplattform des Triebwagens habe dem Stande der Technik im Jahre 1928 entsprochen, ist zum mindesten deshalb unbeachtlich, weil einerseits die Möglichkeit der Entstehung von Unfällen aus dieser Art der Unterbringung des Stelleisens vorhersehbar, andererseits aber die Möglichkeit einer sicheren Aufstellung des Stelleisens an einer Innenseite des Wagens in der Nähe des Führers oder des Schaffners vorhanden war. Unerheblich ist es ferner, ob die Erschütterungen beim Fahren und ein wenn auch starkes Bremsen des Wagens nicht geeignet gewesen wären, das Stelleisen aus seiner Lage zu bringen; denn auch auf die Möglichkeit eines Zusammenstoßes war Bedacht zu nehmen, und daß in einem solchen Fall das Eisen emporgeschleudert werden könnte und nicht senkrecht auf die Erde herabfallen würde, lag nicht außerhalb aller Wahrscheinlichkeit. Auch einen solchen Fall mußte die Befl. sehr wohl in den Kreis ihrer Erwägungen ziehen. Wenn endlich das O.G. noch auf die unwiderprochen gebliebene Angabe der Befl. verweist, daß sich in den 27 Jahren seit der Einführung der Gabelvorrichtung für das Stelleisen im Straßenbahnbetrieb der Befl. ein solcher Unfall wie der hier vorliegende noch nicht ereignet habe, so vermag auch dieser Umstand die Annahme eines Falles höherer Gewalt nicht zu rechtfertigen. Denn diese Tatsache ändert nichts daran, daß die wenn auch vielleicht entfernte Möglichkeit der Entstehung von Unfällen infolge der unzureichenden Befestigung der Weichenstellstange vorhersehbar war.

Nach alledem erweist sich die Einrede der höheren Gewalt und damit der einzige Klageabweisungsgrund des Vorderrichters als unzutreffend. Das angefochtene Urteil unterlag daher der Aufhebung. Zur Endentscheidung im Sinne der Zusprechung des Rentenanspruchs dem Grunde nach ist jedoch die Sache noch nicht reif. Denn das O.G. hat, von seinem Standpunkt aus mit Recht, das als Behauptung der Kl. bezeichnete und also, wie hiernach angenommen werden muß, von der Befl. bestrittene Vorbringen der Kl. noch nicht geprüft, daß diese infolge des Unfalls dauernd erwerbsunfähig geworden sei. Schon deshalb mußte sich das Rev.G. darauf beschränken, die Sache in die Vorinstanz zurückzuverweisen. Es kommt aber weiter noch zweierlei hinzu. Einmal fordert die Kl. die Zuerkennung einer Rente auf Lebenszeit, also über den Zeitpunkt hinaus, in welchem nach allgemeinen Erfahrungssätzen die Kl. auch ohne den Unfall erwerbsunfähig geworden sein würde. Dieses Verlangen würde einer besonderen Begründung bedürfen, die an sich möglich ist, aber bisher fehlt (vgl. §§ 843 Abs. 1, 844 Abs. 2, 845 BGB., §§ 3a, 7 Abs. 1 Haftpflicht.). Bereits in dem Zwischenurteil nach § 304 ZPO. und nicht erst im Betrageurteil ist der Vorbehalt der zeitlichen Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen, wie vom RG. immer wieder betont worden ist (vgl. u. a. RG. 64, 35; 71, 247¹⁰⁾; 77, 410¹¹⁾; 90, 226¹²⁾; 98, 222; Urteil v. 2. Okt. 1930, VI 140/30; RGWRomm. Erl. 4d zu § 843 Bb. II S. 646). Die Festsetzung des kalendermäßigen Endtermins freilich kann dem Betrageverfahren überlassen werden, und dies wird der Regel nach sich als zweckmäßig erweisen. Ferner aber wird der VerR. bei der erneuten Verhandlung gemäß § 139 ZPO. aufzuklären haben, ob die Kl., was nach ihrer Berufsstellung

gehenden Prüfung der Frage der Abwendbarkeit hier bedurfte. Denn es konnte — vom Standpunkt des RG. aus — höhere Gewalt schon deshalb verneint werden, weil das dritte Merkmal, die Ungewöhnlichkeit (elementare Art) des Ereignisses jedenfalls nicht gegeben ist. Der Einwand höherer Gewalt kommt nach der ständigen Rspr. des RG. nicht in Betracht, wenn in einem verkehrsreichen Orte eine Straßenbahn mit einem anderen Gefährt unvorhergesehenweise zusammenstößt, da derartige Ereignisse zu den täglichen Vorkommnissen gehören, mit denen der Unternehmer zu rechnen hat (vgl. die bei Seligsohn, Haftpflicht, 2. Aufl., Anm. 163 zu § 1 zit. Urteile).

Die übrigen Darlegungen des Urteils entsprechen durchweg in ständiger Praxis anerkannten Rechtsgrundsätzen. Zu begrüßen ist, daß das O.G. den Gerichten zur Pflicht macht, gem. § 139 ZPO. aufzuklären, ob die klagende Partei, sofern es nach ihrer Berufsstellung naheliegt, von einem Versicherungsträger Leistungen erhält. Nicht selten werden von Personen, die gegen Unfälle nach der ZPO. versichert sind (vgl. §§ 544 ff.), Ansprüche ohne Beachtung des § 1542 ZPO. geltend gemacht. Mit Recht weist für solche Fälle das O.G. auf die dem Gericht nach § 139 obliegende Aufklärungspflicht hin.

RM. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

1) ZW. 1930, 2856. 2) ZW. 1911, 446. 3) ZW. 1915, 575.

4) ZW. 1919, 38. 5) ZW. 1922, 1320. 6) ZW. 1925, 619.

7) ZW. 1925, 1876. 8) ZW. 1926, 1436. 9) ZW. 1927, 2201.

10) ZW. 1909, 439. 11) ZW. 1912, 191. 12) ZW. 1917, 813.

und insbes. mit Rücksicht auf die Anfrage Bl. 16 d. A. nahe-
liegt, von einem öffentlichen Versicherungsträger aus An-
laß des Unfalls eine Rente erhält. Bezahrendenfalls wäre der
Schadensersatzanspruch der Kl. gemäß § 1542 RVO. auf den
Versicherungsträger insoweit kraft Gesetzes übergegangen und
die Kl. zur Geltendmachung dieses Teiles des Anspruchs nicht
befugt. Auch diese Frage bedarf der Berücksichtigung im
Grundurteil (RG. 62, 339; 123, 41¹³); Sydow-Busch,
RVO. Anm. 3 zu § 304 nebst weiteren Nachweisen).

(U. v. 8. Jan. 1931; 259/30 VI. — Breslau.) [5.]

12. §§ 1, 3 HaftpflichtG.; Art. 58 BayAGWB. B.
Trotz Erhöhung der Betriebsgefahr hat die
Eisenbahn keine Ersatzpflicht, wenn der Verletzte
von der Möglichkeit, sich in Sicherheit zu bring-
en, keinen Gebrauch gemacht hat. — Fahrtech-
nischer Verstoß einer Person, deren Verschulden
der Kraftwagenhalter zu vertreten hat. f)

Bei der rechtlichen Beurteilung der Frage, ob und in-
wiefern die Bekl. der Kl. zu 1 für den erlittenen körperlichen
Schaden aufzukommen habe, ist das BG. der Ansicht, daß in
dem Fehlen der Schranken an dem in Rede stehenden Über-
gang und in der Tatsache, daß die Fläche zwischen den
Schienen ausgefahren war und daher tiefer als die Ober-
kanten der Schienen lag, eine Erhöhung der von der Bekl.
zu vertretenden Betriebsgefahr zu erblicken sei. Es nimmt an,
daß bei der geringen Zeitspanne von etwas über 1 Minute
zwischen der Ankunft des Kraftwagens auf dem Übergang und
dem Herannahen des Zuges die Schranken geschlossen gewesen
wären, ehe der Kraftwagen den Übergang hätte befahren
können, und verkennt nicht, daß die Vertiefungen im Geleise
ein gewisses Hindernis für die über den Übergang fahrenden
Fahrzeuge bildeten. Indessen ist nach der Auffassung des
BG. weder das Fehlen der Schranken, noch der mangelhafte
Zustand des Geleises der Bekl. als Verschulden anzurechnen,
weil die Aufsichtsbehörde die Anbringung von Schranken nicht
vorgeschrieben hatte und weil die Bekl. erst wenige Wochen
vor dem Unfall die Verwaltung der pfälzischen Eisenbahn-
anlagen wieder übernommen hatte, nachdem sie unter der
belgisch-französischen Regierungverwaltung einer weitgehenden, nur
allmählich zu beseitigenden Verwahrlosung anheimgefallen
waren.

Andererseits nimmt das BG. an, daß der Kraftwagen
der Kl. zu 1 sich zur Zeit des Unfalls trotz des stillstehenden
Motors im Betriebe i. S. des KraftG. befunden habe, da er
mitten auf der Fahrt durch Verschulden seines Führers zum
Stillstand gekommen sei. Ein fahrlässiges Verschulden des
Führers an dem Unfall erblickt das BG. darin, daß er, um
den Wagen möglichst stoßfrei über das Geleise zu bringen,
durch zu starkes Zurücknehmen des Gases die treibende Kraft
dem Wagen nahm, anstatt das langsame und vorsichtige

Fahren durch Ausschaltung der Kuppelung bei weiterarbei-
tendem Motor herbeizuführen, dessen Triebkraft im Falle des
Hängenbleibens des Wagens durch Wiedereinkuppelung bei
Einschaltung des niedrigsten Ganges sofort hätte wiederein-
gesetzt werden können. Dieses Verschulden ihres Führers hat
nach Ansicht des BG. bei Abwägung der beiderseitigen Haf-
tung nach § 17 Abs. 2 KraftG. die Kl. zu 1 zu vertreten,
da sie nicht gemäß § 7 Abs. 2 KraftG. dargetan habe, daß
ihr Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene
Sorgfalt beobachtet habe. Weiter erblickt das BG. ein eigenes
fahrlässiges Verschulden der Kl. zu 1 darin, daß sie, nachdem
sie den Kraftwagen verlassen hatte und über die Schienen hin-
übergeführt worden war, beim Herannahen des Zuges nicht
zurückgetreten, sondern vor der Schiene neben dem Kraftwagen
stehen geblieben ist. Nach der Meinung des BG. habe sie
sich sagen müssen, daß sie an dieser Stelle bei dem voraus-
sehbaren Zusammenstoß des Zuges mit dem Kraftwagen
Schaden nehmen würde; von einer Schrecklähmung oder einer
Beeinträchtigung ihres Sinnes- oder Geistesvermögens könne
keine Rede sein, da sie kurz vor dem Zusammenstoß den
Zeugen W. durch einen Ruf gewarnt und also die Vorgänge
und die drohende Gefahr klar erkannt habe. Dieses fahrlässige
Verschulden der Kl. zu 1 erachtet das BG. für so erheblich,
daß es annimmt: auch bei Unterstellung eines jedenfalls nur
gering zu bewertenden Verschuldens der Angestellten der
Bekl., Lokomotivführer B. und Referentführer L., das darin
beruhen könne, daß sie nicht durch sofortiges Bremsen beim
Erblicken des Kraftwagens den Zug vor dem Übergang zum
Stehen brachten, sei das eigene Verschulden der Kl. zu 1 so
sehr als die überwiegende Verursachung ihres Unfalls zu er-
achten, daß demgegenüber nicht nur die gesteigerte Betriebs-
gefahr der Bekl., sondern auch das mögliche Verschulden ihrer
Leute ganz in den Hintergrund trete. Da die Bekl. demnach
gemäß § 1 HaftpflichtG. bewiesen habe, daß der Unfall der
Kl. zu 1 durch ihr eigenes Verschulden verursacht worden sei,
so komme eine Verteilung der Haftung nach § 17 KraftG.
nicht weiter in Frage.

Bei Prüfung des Anspruches auf Erstattung ihres Sach-
schadens geht das BG. davon aus, daß nach Art. 58 Bay-
AGWB. die der Eisenbahn nach § 1 HaftpflichtG. obliegende
Gefährdungshaftung für Personenschäden auch auf Sach-
schäden ausgedehnt ist, wenn, wie hier, eine öffentliche Straße,
der Wegübergang, zum Betriebe einer Eisenbahn benutzt wird.
In Anbetracht des Verschuldens des Kraftwagenführers der
Kl. zu 1, der durch sein ungeschicktes Verhalten das Fahrt-
hindernis auf dem Bahngleise bereitet habe, gelangt das
BG. auch hier zu dem Ergebnis, daß dieses Verschulden, das
die Kl. zu 1 gegen sich gelten lassen müsse, als eine so über-
wiegende Schadensursache erscheine, daß eine Schadenzuteilung
weder nach § 254 BGB. noch nach § 17 Abs. 1 Satz 2 und
Abs. 2 KraftG. in Betracht komme, sondern die Schadens-
ersatzpflicht der Bekl. völlig entfalle.

Bezüglich der Schadensersatzansprüche der Kl. zu 2, bei
welchen, soweit die Kosten der Beerdigung und der Kranken-
hausbehandlung des Getöteten in Frage kommen, es sich um
gemeinsame Ansprüche mit der Kl. zu 1 auf Grund ihrer
Erbengemeinschaft handelt, erachtet das BG. den der Bekl.
nach § 1 HaftpflichtG. obliegenden Beweis für geführt, daß
der Unfall durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht
worden ist, da er, obwohl er die Annäherung des Zuges wahr-
genommen habe, von dem ausichtslosen Bemühen, den schwe-
ren Kraftwagen aus dem Geleise herauszuschaffen, nicht
rechtzeitig abgelassen habe, um sich in Sicherheit zu bringen.
Diesem erheblichen Verschulden gegenüber können nach der
Auffassung des BG. weder die gesteigerte Betriebsgefahr der
Eisenbahn noch ein etwaiges Verschulden der Angestellten,
der Bekl. B. und L., zu einer Schadensverteilung nach
§ 254 BGB. führen.

Die Angriffe der Rev. sind nicht geeignet, die Ausfüh-
rungen des BG. zu erschüttern. In Übereinstimmung mit
dem BG. hat das BG. angenommen, daß die Kl. zu 1, un-
mittelbar bevor der Zug den Übergang befahren habe, sich
auf dem Übergang in Höhe des Vorderwagens, und zwar
auf dessen dem Zuge abgewandten Seite, befunden habe und
dort bis zu dem Zusammenstoß stehen geblieben sei. Daß sie
von einer Schrecklähmung, die ihr die Fähigkeit, sich zu be-
wegen, genommen hätte, nicht ergriffen worden ist, ist von

¹³) 33. 1929, 916.

Zu 12. Der Art. 58 BayAGWB. behnt die Bestimmung des
§ 1 HaftpflichtG. auch auf Sachschäden aus, so daß alsdann der
§ 254 BGB. mit der Wirkung der Teilung oder der völligen Ab-
kehrung eines Anspruches angewendet werden kann.

Letztere war hier zweifellos gegeben.

Dazu kam aber noch die Bestimmung des § 17 KraftG., das
nach der allgemein gültigen Ansicht ein Sondergesetz ist.

Von den Ansprüchen auf Erstattung von Beerdigungsansprüchen
usw. gilt das gleiche.

Selbst aber auch in Preußen, in dessen Bereiche letzter immer
noch Raum für das keine Teilung zulassende altchwürdige Ges.
v. 3. Nov. 1838 ist, würde hier das oben erwähnte KraftG. und seine
Bestimmung des § 17 maßgebend gewesen sein, natürlich unter der
einwandsfreien Führung des Beweises einseitigen Verschuldens, das
vorlag.

Bemerkenswert ist aber an der Ausführung die ganz neuzeit-
liche Betonung dessen, daß die überwiegende Verantwortung für das
Fehlen von Schranken die Aufsichtsbehörde trifft.

Mit der Hervorkehrung der im Gesetze gar nicht vorgesehenen
Begriffe „Betriebsgefahr“ oder sogar „erhöhte Betriebsgefahr“ muß
sich die Eisenbahn nun einmal abfinden, obwohl es doch klar ist,
daß die Ausübung des Betriebes, selbst des einfachsten, immer ge-
eignet sein kann, eine Gefahr hervorzurufen, wie das bei anderen
Fahrzeugen der Fall ist und bleiben wird.

DMegM. Hanow, Frankfurt a. d. Ober.

dem BG. tatsächlich festgestellt worden mit der Begründung, daß sie, wie ihr Jurist an W. beweise, trotz ihres hohen Alters im Vollbesitz ihres Sinnen- und Geistesvermögens und in stände gewesen sei, die ihr drohende Gefahr zu erkennen und durch ein paar Schritte rückwärts den Gefahrenbereich zu verlassen. Einen Rechtsirrtum oder einen Verstoß gegen Denkgesetze lassen diese Feststellungen nicht erkennen. Denn mit derselben Überlegung, mit der sie W. auf die ihm drohende Gefahr aufmerksam machte, mußte sie sich sagen, daß auch sie an ihrem Standort in unmittelbarer Nähe des Kraftwagens bei dem als unvermeidlich erkannten Anprall des Zuges gegen den Kraftwagen von diesem mit fortgerissen oder bei seiner Zertrümmerung würde getroffen werden. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Kl. zu 1 in der Erkenntnis dieser Gefahr und im Besitze ihrer Bewegungsfähigkeit daran gehindert gewesen sein sollte, wenige Schritte rückwärts zu tun, um sich in Sicherheit zu bringen. An dieser Beurteilung würde sich auch nichts ändern, wenn sie etwa durch das Beispiel ihres Sohnes, der die gleiche Unvorsichtigkeit beging, beeinflusst sein sollte, in dem Gefahrenbereich stehen zu bleiben.

Auch darin ist ein Rechtsverstoß nicht erkennbar, daß das BG. in dem Fehlen der Schranken und der Senkung des Weges zwischen den Schienen zwar eine Erhöhung der von der Befl. zu vertretenden Betriebsgefahr, nicht aber ein Verschulden der Befl. erblickt. Denn nach der Feststellung des BG. war die Anbringung von Schranken von der zuständigen Aufsichtsbehörde nicht angeordnet worden. Wurde die Befl. dadurch zwar nicht der eigenen Verantwortlichkeit überhoben, so wäre ihr doch in dieser Beziehung eine Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht ohne weiteres zur Last zu legen (vgl. RG-Urt. v. 17. Okt. 1929, VI 39/29). Die Beschaffenheit des Überganges zwischen dem Geleise war nicht derartig, daß der Zeuge W. bei weniger ungeschicktem Verhalten nicht auch die hinteren Wagenräder über die zweite Schiene hätte hinwegbringen können. Da die Befl. erst seit dem 16. Nov. 1924, also 23 Tage vor dem Unfall, die Verwaltung der Bahn wieder übernommen hatte, so konnte das BG. unter Berücksichtigung der zahlreichen Wiederherstellungsarbeiten, die nach dem belgisch-französischen Regiebetrieb an den pfälzischen Bahnen nötig waren, die noch unterbliebene Auffschüttung des Weges zwischen den Schienen ohne Rechtsirrtum für nicht schuldhaft i. S. des § 276 BGB. erachten.

Keinem Rechtsbedenken unterliegt auch die Annahme des BG., daß der Unfall sich im Kraftfahrzeugbetriebe der Kl. zu 1 ereignet habe. Denn der Kraftwagen befand sich auf der noch nicht beendeten Fahrt nach Kaiserslautern, als der Motor zum Stillstand kam. Der Stillstand aber beruhte nicht auf einem Ereignis, der dem Wagen seine Betriebsfähigkeit nahm, sondern nur auf einer Ungeschicklichkeit des Führers, die, wenn sich nicht durch das Auffahren des Eisenbahnzuges der Unfall ereignet hätte, nur eine unerhebliche Unterbrechung der Fahrt zur Folge gehabt haben würde.

Das von dem BG. angenommene Verschulden des Zeugen W. beruht ohne Rechtsirrtum auf der Feststellung, daß dieser die treibende Kraft des Motors gegenüber dem Fahrhinderis nicht entsprechend den an die Fähigkeit eines Kraftwagenführers zu stellenden Anforderungen zur Anwendung gebracht hat. Ein grobes Verschulden des Ehemanns der Kl. zu 2 wird mit Recht darin erblickt, daß er trotz der gefährdrohenden Nähe des Zuges hinter dem Kraftwagen stehen blieb, bis der Zusammenstoß erfolgte. Auch im übrigen läßt das BG. keinen Rechtsirrtum erkennen, insbes. auch nicht in der Annahme, das Selbstverschulden der Kl. zu 1, das Verschulden des Ehemannes der Kl. zu 2 und das von der Kl. zu 1 zu vertretende Verschulden ihres Angestellten W. seien so erheblich, daß dagegen auch die gesteigerte Betriebsgefahr der Eisenbahn und ein etwaiges geringfügiges Verschulden ihrer Angestellten gänzlich zurückzutreten habe.

(U. v. 16. Dez. 1929; 196/29 VI. — Zweibrücken.) [Ra.]

13. § 1 HaftpflichtG.; § 254 BGB.

1. Der Begriff der erhöhten Betriebsgefahr ist nicht notwendig von einem Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Beamten abhängig. Wenn auf den meisten kleinen Bahnhöfen das Publikum Bahngeleise überschreiten muß, so besteht damit dortselbst eine erhöhte Betriebsgefahr, die bei

der Abwägung gegenüber eigenem Verschulden berücksichtigt werden muß.

2. Liegt eine erhöhte Betriebsgefahr vor, so ist auch bei erheblichem eigenem Verschulden die Entschädigungspflicht des § 1 HaftpflichtG. nicht grundsätzlich ausgeschlossen.†)

Rechtsirrig ist die Annahme des BG., daß in der Anlage des Bahnhofs und der Notwendigkeit, daß Reisende, die gleich N. in Richtung S. fahren wollten, ein Gleis zu überschreiten hatten, eine erhöhte Betriebsgefahr nicht zu erblicken sei. Das OLG. verkennt nicht, daß diese Notwendigkeit für das reisende Publikum eine besondere Gefahr bedeutet und daß es im Laufe der letzten Jahrzehnte auf größeren Bahnhöfen allgemein üblich geworden ist, Unterführungen zu schaffen, damit kein Reisender gezwungen oder nur berechtigt ist, die Gleise zu überschreiten und sich dabei der Gefahr einer Beschädigung durch unerwartet herankommende Eisenbahnzüge auszusetzen. Das OLG. führt aber aus, daß auf kleineren Bahnhöfen mit geringem Verkehr derartige Einrichtungen ganz allgemein nicht zu bestehen pflegen und daß deshalb das Fehlen einer Unterführung auf solchen Bahnhöfen, zu denen auch N. gehört, kein Umstand sei, der die Annahme einer erhöhten Betriebsgefahr rechtfertigen könnte. Das ist rechtlich unzutreffend und wird durch die Rspr. des RG. nicht gerechtfertigt. Die Ansicht des OLG. würde dazu führen, daß die Eisenbahnverwaltung bei Bahnhöfen mit geringem Verkehr überhaupt keine Schutzmaßregeln zur Sicherung von Leben und Gesundheit des reisenden Publikums zu treffen brauchte, ohne daß ein Verletzter sich auf die dadurch erhöhte Betriebsgefahr berufen könnte. Nach ständ. Rspr. ist der Begriff der erhöhten Betriebsgefahr nicht notwendig von einem Verschulden der Eisenbahn und ihrer Beamten abhängig. Es kommt nicht darauf an, ob die Eisenbahnverwaltung durch Handlungen oder Unterlassungen, die ihr zum Vorwurf gemacht werden können, die Betriebsgefahr erhöht hat, sondern nur darauf, ob objektiv ein Zustand vorliegt, der die Betriebsgefahren über das normale Maß, wie es dem Eisenbahnbetrieb an sich eigen ist, erweitert. Allerdings dürfen je nach der Stärke des Eisenbahnverkehrs auch die zur Sicherung des Publikums zu treffenden Maßregeln verschieden abgestuft werden, ohne daß bei geringerem Verkehr aus dem

Zu 13. Nach § 254 BGB., dessen Grundsätze auch für das Gebiet des HaftpflichtG. gelten, ist abzuwägen, in welchem Maße einerseits durch das Verschulden des Verletzten, andererseits durch die von der Eisenbahn zu vertretende Betriebsgefahr der Unfall verursacht worden ist. Hierbei sind alle tatsächlichen Umstände in Betracht zu ziehen, auf der einen Seite diejenigen, die das Verschulden des Verletzten größer oder geringer erscheinen lassen, auf der anderen solche, die etwa auf die allgemeine Betriebsgefahr erhöhend gewirkt haben. Dies ist in ständ. Rspr. anerkannt. Es kommt demnach darauf an, ob im vorliegenden Falle die allgemeine Betriebsgefahr als gesteigert anzusehen, und sodann auf die weitere Frage, wie das ungewisselhaft vorliegende Verschulden des Verletzten im Verhältnis zu den Betriebsgefahren zu würdigen ist.

Das RG. hat im Gegensatz zum BG. mit Recht angenommen, daß die auf dem Bahnhof N. bestehende Notwendigkeit, Gleise zu überschreiten, eine Steigerung der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen allgemeinen Betriebsgefahr darstelle. Dies entspricht auch der bisherigen Praxis des RG. (vgl. EgersEntsch. 26, 307; 27, 410). Ist aber eine Steigerung der allgemeinen Betriebsgefahr anzunehmen, so ist auch bei schwerem eigenem Verschulden des Verletzten nicht unbedingt jede Haftung der Bahn ausgeschlossen. Allerdings können die Umstände so liegen, daß das schwere Verschulden trotz Steigerung der allgemeinen Betriebsgefahr eine Haftung auch nur in geringem Umfang nicht als gerechtfertigt erscheinen läßt. Im allgemeinen billigt jedoch die Praxis, wenn einem erheblichen Verschulden des Verletzten gesteigerte Betriebsgefahren gegenüberstehen, einen gewissen Bruchteil des Schadens, meist weniger als die Hälfte, zu (vgl. Seligsohn, HaftpflichtG., Anm. 200 zu § 1). In dem vorerwähnten in EgersEntsch. 26, 307 abgedruckten Urteil, das einen dem vorliegenden ähnlichen Fall behandelt, war ein erhebliches Verschulden des Verunglückten darin erblickt worden, daß er das Gleis überschreiten wollte, ohne sich vorher davon zu vergewissern, daß kein Zug herankomme. Andererseits wurde eine Steigerung der Gefahrlichkeit deshalb angenommen, weil der Verunglückte das Gleis überschreiten mußte und kein Bahnbediensteter behufs Warnung aufgestellt war. Das RG. hat damals sogar den Klageanspruch in Höhe der Hälfte für gerechtfertigt erachtet.

RM. Dr. Franz Seligsohn, Berlin

geringen Maß von Sicherungsmaßnahmen dem Eisenbahnunternehmer der Vorwurf gemacht werden könnte, er habe auf diese Weise schuldhaft die Betriebsgefahr erhöht, so daß demgegenüber das eigene Verschulden des Verletzten oder Getöteten weniger oder gar nicht in Rechnung gestellt werden könne. Das ändert aber an der Tatsache nichts, daß eine erhöhte Betriebsgefahr vorliegt und als solche bei der Abwägung gegenüber dem eigenen überwiegenden Verschulden berücksichtigt werden muß. Das OLG. stellt selbst als ein die Betriebsgefahr auf dem Bahnhof N. erhöhendes Moment fest, daß das reisende Publikum Bahngleise überschreiten muß, um zu den in den beiden Richtungen verkehrenden Zügen zu gelangen. Diese Tatsache genügt völlig, um von erhöhter Betriebsgefahr zu sprechen. Daran ändert der Umstand nichts, daß dieser Zustand üblicherweise auf den meisten kleinen Bahnhöfen besteht. Daraus folgt vielmehr nur, daß auf allen diesen Bahnhöfen die erhöhte Betriebsgefahr vorhanden ist. Deshalb ist die Annahme des OLG., es habe zur Zeit des Unfalls auf dem Bahnhof in N. keine erhöhte Betriebsgefahr bestanden, nicht gerechtfertigt; vielmehr ergeben die tatsächlichen Feststellungen des OLG. das Gegenteil.

Trotzdem wäre der angefochtene Entsch. zuzustimmen, wenn die Hilfszuegung des BG. gebilligt werden könnte, daß auch der erhöhten Betriebsgefahr gegenüber das Verschulden des K. derart überwiegend sei, daß der Unfall außerhalb des Kreises der in Betracht zu ziehenden Gefahren liege. Es ist richtig, daß die Rechtsprechung auch bei erhöhter Betriebsgefahr wiederholt Entschädigungsansprüche abgelehnt hat, wenn der Verletzte durch eigenes grobes Verschulden sich in eine nicht vorhersehbare Gefahr begeben hat und dabei verletzt oder getötet worden ist (vgl. RG. v. 20. Febr. 1928, Verf. Rdsch. 1928 Nr. 144). Es ist auch richtig, daß eine Person, die ein Bahngleis betritt, ohne Umschau zu halten, grundsätzlich ein überwiegendes Verschulden trifft (RG. v. 12. Jan. 1928, RGRKomm. 1928, 202). Ist aber in solchem Falle eine erhöhte Betriebsgefahr gegeben, so kann selbst das eigene grobe Verschulden derart zurücktreten, daß von einem den Ersatzanspruch ausschließenden überwiegenden, eigenen Verschulden nicht mehr gesprochen werden kann. Die vom OLG. angeführte ältere Rechtsprechung (RG. 56, 155; RG.: JW. 1908, 552 und in LZ. 1923, 109) steht dem nicht entgegen. Fraglich kann in solchen Fällen zunächst nur sein, ob das eigene Verschulden des Verletzten derart war, daß es überhaupt bei der Abwägung gem. § 254 BGB. in Betracht zu ziehen ist. Diese Frage kann im vorliegenden Falle gar nicht erörtert werden, da die Kl. nur Zurückweisung der Berufung beantragt haben, sich also mit dem Ersatz von ein Viertel des ihnen tatsächlich entstandenen Schadens begnügen. So bleibt nur zu prüfen, ob das OLG. die vollständige Ablehnung des Ersatzanspruchs, auch in diesem Umfang, rechtlich zutreffend gewürdigt hat. Das ist nicht der Fall. Das OLG. will hilfsweise nur eine „gewisse Erhöhung der Betriebsgefahr“ annehmen, meint aber, daß selbst dann ein erhebliches eigenes Verschulden des Verletzten den Entschädigungsanspruch völlig ausschließt. Diese Ansicht ist nicht zutreffend, vielmehr kommt es immer auf den einzelnen Fall an, so daß auch bei erheblichem eigenen Verschulden die Entschädigungspflicht aus § 1 RHPfllG. nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist. Das angefochtene Urteil muß daher aufgehoben werden. Die Sache muß deshalb an das BG. zurückverwiesen werden. Die tatsächlichen Feststellungen über die Vorgänge bei dem Unfall sind zwar so weit getroffen, daß eine weitere Klarstellung nach Lage der Sache nicht mehr in Betracht kommt. Indessen ist die Würdigung des eigenen Verschuldens des Verletzten im Verhältnis zu der von der Bekl. zu vertretenden erhöhten Betriebsgefahr keine reine Rechtsfrage, stellt sich vielmehr im wesentlichen als Würdigung des Verhaltens des Verletzten und damit als eine Tatsachenwertung dar, die dem VerK. zu überlassen ist. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß durch die Parteianträge die Zuerkennung von mehr als ein Viertel des tatsächlichen den Kl. entstandenen Schadens ausgeschlossen ist. Das BG. konnte unter Berücksichtigung der oben entwickelten Rechtsgrundsätze zu der Überzeugung kommen, daß nach dem tatsächlich festgestellten Sachverhalt nur ein geringerer Bruchteil des Schadens zu ersetzen ist; diese Möglichkeit darf ihm nicht genommen werden.

Dabei wird das BG. aber erneut das Verhalten des Verletzten zu würdigen haben. Nach dem bisher festgestellten Sachverhalt ist die Ansicht des angefochtenen Urteils, daß der Verletzte in völliger Gedankenlosigkeit in den fahrenden Zug hineingelaufen sei, eine Kritik, die einer sorgfältigen Nachprüfung bedarf. Das OLG. hat festgestellt, daß K. den Zug schon auf 300 Meter Entfernung hätte sehen können; es hat aber nicht festgestellt, ob der Zug bei der offenbar eingeleisteten Eisenbahnstrecke dann auch schon erkennbar auf das zweite Gleis der Bahnhofsanlage eingeschwenkt war. Das OLG. hat ferner festgestellt, daß K. das zweite Eisenbahngleis betrat, als die Lokomotive noch 50 Meter von ihm entfernt war, und daß aus dieser Entfernung Warnungssignale abgegeben worden sind. Da der Zug trotzdem vor dem Standpunkt des K. nicht zum Halten gebracht werden konnte, der Zug vielmehr noch eine größere Strecke über ihn hinweggefahren ist, da es andererseits K. nicht gelang, sich vor der herannahenden Lokomotive in Sicherheit zu bringen, liegt die Vermutung nahe, daß der Zug bei dem Unfall mit einer nicht unbedeutenden Geschwindigkeit in den Bahnhof N. eingefahren ist. Berücksichtigt man alles dieses, so ist es nicht ausgeschlossen, daß das BG. das Verhalten des K. anders würdigt, als es in dem angefochtenen Urteil geschehen ist, etwa als Folge des Erschreckens über die unerwartete und unmittelbare große Gefahr, also eines Zustandes, der bei manchen Menschen lähmend wirkt.

(Beschl. v. 20. Sept. 1930; IX 48/30. — Stuttgart.)

14. § 1 RHPfllG.; § 254 BGB. Ist bei einer ungeschützten schienengleichen Eisenbahnüberfahrt die Übersicht durch ansteigendes Gelände und hohes Getreide und das Hören durch Wind erschwert, so ist einerseits besondere Vorsicht beim Überfahren geboten, auf der anderen Seite aber bildet eine solche erhöhte Betriebsgefahr einen von der Bahn zu vertretenden Faktor. f)

Das BG. stellt fest, daß der Bahnübergang nicht durch Schranken gesichert war; es unterstellt ferner ausdrücklich als richtig und geht davon aus, daß dem Kl. die Übersicht auf die Eisenbahnstrecke in der Richtung nach Salzweibel — woher der Zug kam — durch das ansteigende Gelände und das darauf befindliche hohe Getreide sehr erschwert gewesen sei, und daß wegen der damals herrschenden Windrichtung die durch das Herannahen des Zuges verursachten Geräusche von ihm nicht zu hören gewesen seien.

Damit stellt es teils fest, teils unterstellt es das Vorliegen von objektiven Verhältnissen, die eine besondere Gefährlichkeit des in Frage stehenden Eisenbahnbetriebes mit sich brachten. Solche Umstände müssen aber bei der Abwägung mit einem Verschulden des Verletzten aus § 254 BGB. besondere Berücksichtigung finden.

Zu 14. Mit der Frage, in welcher Art bei Zusammenstoßen von Fahrzeugen und Eisenbahnen an schrankenlosen Übergängen die Ausgleichung zu erfolgen hat, werden die Gerichte häufig befaßt. Bei der Abwägung gemäß § 254 BGB. sind alle für die Verurteilung maßgebenden Umstände, im vorliegenden Falle das Verschulden des Wagenführers einerseits und andererseits die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen allgemeinen Gefahren sowie ihre etwaige Steigerung durch besondere Verhältnisse, gebührend zu berücksichtigen. Es ist dem RG. darin zu folgen, wenn es eine allseitige gründliche Aufklärung aller dieser in Betracht kommenden Umstände fordert, da nur so eine Abwägung i. S. des § 254 BGB. möglich ist. Es ist auch nicht zu bezweifeln und entspricht der Praxis, daß trotz eines schwerwiegenden Verschuldens des Wagenführers, das hier unbedingt anzunehmen ist, mit Rücksicht auf eine erhebliche Steigerung der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren die Zuerkennung eines Teiles des erlittenen Schadens in Frage kommt (vgl. die bei Seligsohn, RHPfllG., 2. Aufl., Ann. 144 zu § 1 zit. Rpr.). Voraussetzung ist aber, daß die Steigerung der allgemeinen Betriebsgefahren für die Entstehung des Unfalls überhaupt ursächlich gewesen ist. Eine Unübersichtlichkeit des Geländes, ein Fehlen von Schranken oder Warnungstafeln, kommen jedoch nicht als ursächlich in Betracht, wenn dem Wagenführer die örtlichen Verhältnisse genau bekannt waren (so mit Recht RG.: Jtz. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, 638). Letzteres wird anscheinend für den in der Nähe der Bahnstrecke wohnhaften Kl., der mit seinem einspännigen Wagen zu Schaden kam, der Fall sein. Jedenfalls dürfte es hierauf entscheidend ankommen.

RA. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

Das BG. zieht daraus nur die an sich richtige Folgerung, daß diese Umstände dem Kl. zu besonderer Vorsicht Veranlassung geben mußten, berücksichtigt aber nicht hinreichend, daß eben dieselben gefahrerhöhenden Umstände dem eigenen Verschulden des Kl. als ein von der Rev.Bekl. zu vertretender Faktor gegenübertraten. Es erwähnt auch bei der Abwägung nur „die Belegenheit der Unfallstelle“ als gefahrerhöhend, so daß nicht ersichtlich ist, ob es auch die weiteren gefahrerhöhenden Umstände als solche dabei erwogen hat. Wenn das BG. bei dieser Sachlage das Verschulden des Kl. als derart überwiegend ansah, daß es die Verpflichtung der Bekl. zum Schadensersatz gänzlich ausschloß, so fehlt es dafür an einer rechtsbedenkten Grundlauge.

Da das BG. einen Teil der die Betriebsgefahr erhöhenden Umstände, wie angeführt, nicht festgestellt, sondern nur unterstellt hat, da es weiter über andere Umstände, die für die Beurteilung des Maßes des eigenen Verschuldens des Kl. von Bedeutung sein können — Windrichtung und -stärke, Platz, den der Kl. im Planwagen einnahm mit Rücksicht auf Sicht und Gehör von diesem Platz aus — Feststellungen überhaupt nicht getroffen hat, da endlich die Entsch. über das Maß der Abwägung aus § 254 BGB. im einzelnen vorwiegend Sache des Tatrichters ist, mußte das Ur. in dem angefochtenen Umfange aufgehoben und die Sache insoweit zur anderweiten Verhandlung und Entsch. an das BG. zurückverwiesen werden (§ 565 Abs. 1 Satz 2 ZPO.).

(U. v. 15. Nov. 1930; 271/30 IX. — Celle.) [H.]

15. § 823 BGB.; § 17 KraftfG.

1. Wenn bei einem Bahnübergang der Zug bei Sichtung eines Fahrzeugs auf der Straße erst zum Halten gebracht werden kann, wenn die Lokomotive sich voll auf dem Übergang befindet, dann ist die Annahme eines Verschuldens der Bahn wegen Fehlens einer Schranke nicht rechtsirrig.

2. Die Haftbarkeit der Bahn wird nicht dadurch aufgehoben, daß die Aufsichtsbehörde die schrankenlose Anlage genehmigt hat.

3. Ein Mitfahrer handelt nicht schuldhaft, wenn er es unterläßt, auf die Entschlüsse des Fahrers im Augenblick der Gefahr einzuwirken. †)

Das BG. gründet seine Entscheidung, soweit sie sich auf die hier allein noch in Betracht kommende Bekl. zu 1 bezieht, im wesentlichen auf folgende Feststellungen und Erwägungen: Die Straße H.—K. sei eine verkehrsreiche, besonders auch von Kraftfahrzeugen viel befahrene Straße. Der durch eine Schranke nicht geschützte Bahnübergang sei aus diesem Grunde und auch wegen der Unübersichtlichkeit des Geländes als besonders gefahrbringend anzusehen. Als wie gefährlich der Übergang von der Bahn selbst eingeschätzt worden sei, ergebe sich aus der früher getroffenen, inzwischen aber wieder aufgehobenen Anordnung, daß der Zug vor dem Übergang zu halten hatte. Habe die Bekl. sich zwecks Ersparung der durch den Kraftverbrauch beim Wiederanfahren des Zuges entstehenden Kosten veranlaßt gesehen, diese Anordnung aufzuheben, so hätte sie durch Anbringung einer Schranke Ersatz für diese Vorsichtsmaßregel schaffen müssen, zumal da durch die Zunahme des Kraftwagenverkehrs die Gefährlichkeit des Überganges sich gegen früher noch gesteigert habe. Wenn auch im vorliegenden Falle der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Läut- und Pfeifsignale ordnungsgemäß

abgegeben habe, und nicht festzustellen sei, daß er beim Passieren des Überganges die vorgeschriebene Stundengeschwindigkeit von 5 km überschritten habe, so sei doch unter den gegebenen Umständen das Fehlen der Schranke der Bekl. zu 1 als Verschulden anzurechnen. Daneben treffe den Kl. ein eigenes Verschulden an dem Unfall. Denn trotz des an der Straße angebrachten Warnungszeichens des Deutschen Automobilklubs und obwohl schon deshalb Vorsicht für ihn geboten gewesen sei, weil ihm nach links — der Richtung, aus welcher der Zug kam — die Aussicht durch einen mit einem hohen Bretterzaun umgebenen Obstgarten und ein Gebäude auf eine Strecke von etwa 200 bis 20 m vor dem Übergang verdeckt war, sei er nicht, wie erforderlich, so langsam gefahren, daß er sein Krastrad auf kürzeste Entfernung zum Halten habe bringen können. Die Annahme eines Verschuldens der Ehefrau des Kl. lehnt das BG. mit der Begründung ab, daß, nachdem der Kl. seine Geschwindigkeit vor dem Übergang deutlich verlangsamt habe, sie mit einer weiteren Herabsetzung seiner Schnelligkeit habe rechnen, nach erkannter Unrichtigkeit dieser Annahme aber an dem Unglück nichts mehr habe ändern können; außerdem sei es bedenklich für den Mitfahrer, den Führer eines Motorrades durch Einreden auf ihn zu stören. Unter Abwägung des beiderseitigen Verschuldens der Prozeßparteien und der von ihnen zu vertretenden Betriebsgefahren gelangt das BG. auf Grund § 17 KraftfG. zu der in seiner Entscheidung ausgesprochenen Verteilung der Schadenshaftung.

Die Rev. macht demgegenüber geltend: Die Bahnstrecke sei landespolizeilich geprüft und ohne Schranke genehmigt worden, und zwar nicht von der Reichsbahndirektion, wie das BG. fälschlich annehme, sondern von der Aufsichtsbehörde, dem Regierungspräsidenten in M. Die Sicherheit des Verkehrs sei durch die eingehaltene geringe Stundengeschwindigkeit von 5 km, durch die vorschriftsmäßig abgegebenen Läut- und Pfeifsignale und das 150 m vor dem Übergang angebrachte Warnungszeichen hinreichend gewährleistet. Mäße auch in dem ungeschützten Übergang eine gewisse Erhöhung der Eisenbahn-Betriebsgefahr zu erblicken sein, so könne doch von einem Verschulden der Bekl. nicht die Rede sein, wenn sie die Anbringung von Schranken an dem Übergang unterlassen habe.

Dieser Einwand ist nicht begründet. Bildet zwar, wenn die landespolizeiliche Aufsichtsbehörde die Anbringung von Schranken an einem Übergang nicht für nötig erachtet, die Unterlassung dieser Vorsichtsmaßnahme in der Regel keine Verletzung der von dem Betriebsunternehmer zu fordernden Sorgfaltspflicht, so ist der Unternehmer doch der eigenen Verantwortung damit nicht schlechthin entbunden (ZB. 1910, 37⁶⁰). Hätte er vielmehr selbst die für erforderlich zu haltende Anbringung einer Schranke als notwendig erkennen müssen, so gereicht ihm die Unterlassung der Abschrankung des Überweges zum Verschulden (Warn. 1910 Nr. 57). Daß das BG. diese Rechtslage verkannt hätte, ist nicht ersichtlich. Auf Grund einer richterlichen Augenscheinnahme, die mit Probefahrten eines wie am Unfalltage zusammengestellten Zuges verbunden wurde, hat der Vorderrichter festgestellt, daß, da wegen der zu beiden Seiten der Bahn befindlichen Gehöfte und des auf ihrer Ostseite belegenen Obstgartens die Sicht nach rechts und links auf die Straße für einen von Süden kommenden Zug erst im allerletzten Augenblick frei wird, der Lokomotivführer bei Sichtung eines auf der Chaussee aus östlicher Richtung sich nähernden Fahrzeugs trotz raschster Handhabung der Schnellbremse einen mit 5 km Stundengeschwindigkeit fahrenden Zug erst zum Halten bringen kann, wenn die Lokomotive sich voll auf dem Straßenübergang befindet. Da hieraus folgt, daß selbst eine auf die Vorwärtsbewegung eines Fußgängers herabgeminderte Geschwindigkeit des Zuges nicht ausreicht, um zur Vermeidung eines drohenden Zusammenstoßes den Zug noch vor dem Übergang zum Halten zu bringen, so bestehen gegen die Auffassung des BG. keine Rechtsbedenken, daß die durch die Unübersichtlichkeit des Geländes so erheblich erhöhte Betriebsgefahr des schrankenlosen Überganges in der Tat die Anbringung von Schranken geboten erscheinen ließ und daß die vertretungsberechtigten Organe der Bekl. hätten erkennen müssen, daß diese Gefahr durch das Langsamfahren des Zuges nicht ausgeschaltet wurde. Diese Einsicht war um so mehr bei ihnen voraus-

Zu 15. In der Entsch. v. 23. Febr. 1904 (VI 194/04) führte das RG. aus, daß es Sache der Landespolizei, nicht der Eisenbahn, sei, die Anlegung von Schranken zu erwirken; verhältnismäßig bald darauf, nämlich unter dem 6. Dez. 1909 (VI 568/08), schränkte es diese Entlastung der Eisenbahn dahin ein, daß sie aus sich selber nachzuprüfen habe, an welchen Überwegen etwa äußere Umstände, wie die Zunahme des Verkehrs oder die Vermehrung oder Beschleunigung der Züge, nunmehr eine Sicherung gebieten. Ähnlich äußert sich die Entsch. v. 17. Okt. 1929 (VI 39/29) = ZB. 1930, 1951. Auch hier wird jetzt die Gefährlichkeit des Überweges aus örtlichen und tatsächlichen Gründen hergeleitet, also das Fehlen der Schranke der Eisenbahn, wenigstens teilweise, zur Last gelegt.

zufügen, als in richtiger Erkenntnis der Gefährlichkeit des offenen Überganges in früheren Zeiten der Zug vor dem Überweg hat halten müssen. Nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe reichen auch die Paut- und Pfeissignale des Zuges bei dem starken Verkehr auf der Straße nicht aus, um gegenüber dem Geräusch der Kraftwagen und namentlich der Motorräder ausreichend durchzudringen. Da es demnach für die Haftung der Bekl. nach § 823 BGB. nicht darauf ankommt, daß die nach §§ 4 Abs. 1, 18 Abs. 3 der zur Zeit des Unfalls noch geltenden EisVBetrD. v. 1. Mai 1905 von der zuständigen obersten Landesbehörde zu bestimmende Aufsichtsbehörde eine Anordnung, den Übergang mit Schranken zu versehen, nicht getroffen hat, so ist es für die vorliegende Entscheidung ohne Bedeutung, wenn das BG. anscheinend auf Grund des § 4 Abs. 1 unter a EisVBetrD. v. 17. Juli 1928 annimmt, daß die Hauptverwaltung der ReichsbGef. die Aufsichtsbehörde i. S. dieser Ordnung war.

Ebenso wenig kann der Rev. darin beigetreten werden, daß das BG. rechtsirrig ein Verschulden der Ehefrau des Kl. verneint habe. Mit Recht weist das BG. darauf hin, daß der Führer eines Motorrades durch das Einreden einer hinter ihm befindlichen Person leicht verwirrt und unsicher gemacht wird. Liegen daher nicht besondere Umstände vor, für deren Bestehen in dem gegebenen Falle nichts spricht, so gereicht es dem Fahrgast nicht zum Verschulden, wenn er es in einem Falle wie hier unterläßt, auf die Entschlüsse des Kraftfahrzeugführers einzuwirken. Im übrigen ist auch nichts darüber festgestellt, daß die Ehefrau des Kl. etwa selbst des Fahrens kundig war und die Lage der Dinge richtig zu beurteilen vermocht hätte.

Da auch die Abwägung in dem Maß der beiderseitigen Haftung für die Unfallsfolgen einen Rechtsirrtum nicht erkennen läßt, so war die Rev. zurückzuweisen.

(U. v. 30. Mai 1930; 721/29 VI. — Raumburg.) [G.]

****16.** Auch ein mittelbarer Zusammenhang genügt als adäquate Schadensursache. — Die Ausgleichungspflicht wird durch die Vorschriften des RFürsG. nicht ausgeschlossen, die Schadensersatzpflicht kann durch die Fürsorgepflicht hier ersetzt werden. †)

Am 20. Sept. 1925 kurz vor Mitternacht fuhr der von dem Bekl. zu 2 geführte Personenkraftwagen des Bekl. zu 1 in die geschlossene Bahnschranke an dem Übergang der Straße von St. nach H. über die Bahnstraße H. — A. nahe dem Bahnhof A. Der Wagen hatte kurz vor dem Übergang eine ziemlich scharfe Krümmung der Straße nach rechts zu durchfahren. Er durchbrach den ersten Schrankenbaum, schleuderte

Zu 16. Die scheinbar etwas verwickelte Sach- und Rechtslage ist in Wahrheit klar und einfach. Das Durchbrechen einer geschlossenen Eisenbahnschranke hatte zwei Unfälle im Gefolge: eine Sachbeschädigung (Zertrümmerung des Schrankenbaumes) und eine Körperverletzung (Verletzung des Weichenwärters). Die beiden Geschädigten (die ReichsbGef. und der Weichenwärter) verlangen von dem Halter und dem Führer des Kraftfahrzeugs Schadensersatz, und zwar von dem Halter auf Grund der §§ 7 ff. KraftfG. und wegen unerl. Handlung (§ 831 BGB. — der Tatbestand des § 823 BGB. wird nicht angenommen), von dem Führer auf Grund der §§ 7 ff., 18 KraftfG. und wegen unerl. Handlung (§ 823 Abs. 1 und 2 BGB.).

Eine Haftung nach dem KraftfG. hat zur Voraussetzung, daß die Sachbeschädigung und die Körperverletzung durch ein Betriebsereignis verursacht wurden. Das Auseinandergehen der Meinungen über den Rechtsbegriff „Betrieb eines Kraftfahrzeugs“ (vgl. JW. 1929, 914, 2055) spielt hier keine Rolle; das Kraftfahrzeug war beim Eintritt des als Ursache der Unfälle angesehenen Ereignisses (Durchbrechen der Schranke) zweifellos in Betrieb, wenn es auch nachher unter Abstellung des Motors zum Stillstand kam. Die Sachbeschädigung war unmittelbare Folge des Betriebsereignisses, die Körperverletzung aber nur eine mittelbare Folge, und ihr Eintreten wurde nur durch das Mitwirken anderer Umstände (das gleichzeitige Durchfahren des Schnellzugs, das Beiseiteschleudern des Schrankenbaumes, das Vorbeilaufen des Weichenwärters) herbeigeführt. Auch nach der von den RvSen. des RG. festgehaltenen Theorie des adäquaten Ursachenzusammenhangs kann die Verursachung der Körperverletzung durch das Betriebsereignis ernstlich nicht angezweifelt werden; es kann insbes. von einer Beseitigung des Zusammenhangs durch das Verhalten des Verletzten keine Rede sein.

Wegen die Klagen werden die Einreden aus § 7 Abs. 2

ihn auf die Geleise und kam selbst erst auf dem Bahnkörper zum Stehen. Der Kl. zu 2, der die Schranke bediente, rief den Wageninsassen zu: „Zurück, der Schnellzug kommt!“ und lief auf den Wagen zu. Dem Bekl. zu 2 gelang es, den Wagen noch rechtzeitig zurückzudrücken. Der Kl. zu 2 lief wieder an seinen Stand zurück, wurde aber auf dem Wege dorthin von dem Schrankenbaum getroffen, der von dem inzwischen herangekommenen Schnellzug beiseite geschleudert wurde. Der Kl. zu 2 erlitt schwere Verletzungen und mußte am 1. Jan. 1927 aus diesem Grunde in den Ruhestand treten. Wegen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung wurde der Bekl. zu 2 zu 200 RM Geldstrafe rechtskräftig verurteilt.

Das BG. nimmt ein Verschulden des Bekl. zu 2 an und bejaht den ursächlichen Zusammenhang nicht nur mit der Zertrümmerung der Schranke, sondern, abweichend vom BG., auch mit der Verletzung des Kl. zu 2. Dem Bekl. zu 1, der neben dem Bekl. zu 2 geessen hatte, macht es sein untätiges Verhalten bei dem Vorfall selbst nicht zum Vorwurfe und nimmt daher zunächst nur seine Haftung im Rahmen des KraftfG. an; die Frage, ob er darüber hinaus nach § 831 BGB. hafte, hat es dem Schlussurteil vorbehalten, indem es gleichzeitig beschlossen hat, den vom Bekl. zu 1 gemäß § 831 BGB. angebotenen Entlastungsbeweis zu erheben. Ein Mitverschulden des Kl. zu 2 verneint das BG. Dagegen nimmt es ein Mitverschulden der Kl. zu 1, begangen durch unzumutbare Anlage und ungenügende Kenntlichmachung der Schranke an, will dieses Mitverschulden aber nur bei der Zertrümmerung der Schranke berücksichtigen und hält im übrigen eine Berücksichtigung für gesetzlich ausgeschlossen.

Die Rev. greift die Annahme eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Betriebe des Kraftfahrzeuges und der Verletzung des Kl. zu 2 an. Diese Rüge ist unbegründet. Der Zusammenhang war, wie das BG. zutreffend sagt, nur ein mittelbarer, und der Betrieb des Kraftfahrzeuges, das die Schranke auf die Schienen schleuderte, war nicht die einzige Ursache der Verletzung, es kam vielmehr noch der durchfahrende Schnellzug, also der Eisenbahnbetrieb, und das eigene Verhalten des Kl. zu 2 hinzu. Aber alles das hob, wie das BG. ohne Rechtsirrtum angenommen hat, den ursächlichen Zusammenhang weder im natürlichen noch im Rechtsinne, als sog. adäquaten Zusammenhang, auf (vgl. RG. 81, 361¹⁾). Der Unfall ist durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht worden (§ 17 Abs. 2 KraftfGef.). Wie der Kraftwagen sich verhielt, nachdem er durch seinen Betrieb die eine Ursache des Unfalls geschaffen hatte, ob er stillstand, der Motor aussetzte oder was sonst mit ihm geschah, ist hierfür völlig gleichgültig. Das eigene Verhalten des Kl. zu 2 hätte den adäquaten Zusammenhang nur dann

KraftfG. (Ausschluß der Haftung wegen unabwendbaren Ereignisses) und aus § 9 KraftfG. (Minderung der Haftung wegen Mitverschuldens des Verletzten) erhoben. Ein unabwendbares Ereignis (Verhalten des Weichenwärters) lag schon deshalb nicht vor, weil der Führer des Kraftfahrzeugs nicht jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet hatte (§ 7 Abs. 2 KraftfG.). Ein Mitverschulden des Weichenwärters wird nicht angenommen, wohl aber ein solches der ReichsbGef. Letzteres wird besonders bei der Entschädigung für den zertrümmerten Schrankenbaum zu berücksichtigen sein; die Sachbeschädigung scheint durch das Kraftfahrzeug allein bewirkt zu sein.

Der Personenschaden (Verletzung des Weichenwärters) wurde durch das Kraftfahrzeug und die Eisenbahn verursacht. Deshalb finden die Bestimmungen der §§ 17, 18 Abs. 3 KraftfG. Anwendung. Für die Ansprüche des Weichenwärters gegen den Halter und den Führer des Kraftwagens ist dies ohne Bedeutung; ihm stehen die Schadensersatzpflichtigen (also Kraftfahrzeug und Eisenbahn) nach § 840 BGB. als Gesamtschuldner gegenüber, als Haftung aus unerl. Handlung gilt i. S. des § 840 auch die Gefährdungshaftung. Die ReichsbGef. kann aus der Verletzung des Weichenwärters keine eigenen Ansprüche gegen die Bekl. geltend machen, so daß § 17 Abs. 1 Satz 2 mit Abs. 2 KraftfG. nicht anwendbar ist, sondern nur Ansprüche, die in der Person des Weichenwärters entstanden und durch Abtretung (Heilungskosten) und cessio legis (Ruhegehalt) auf sie übergegangen sind. Die Bekl. wenden gegen die Klage der ReichsbGef. ein, daß neben ihnen auch die Kl. auf Grund des RFürsG. und eigenen Verschuldens, also erhöhter Eisenbahnbetriebsgefahr, für selbständige Verursachung des Personenschadens haftbar sei, und machen den nach § 17 KraftfG. hieraus entfließenden Ausgleichungsanspruch im Wege

¹⁾ JW. 1913, 546.

beseitigt, wenn es ganz außergewöhnlicher, nicht zu erwartender Art gewesen wäre (RG. 81, 361²⁾), und es hätte die Haftbarkeit nach dem KraftfG. nur dann ausgeschlossen, wenn es als unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 Kraftf-Ges. zu beurteilen gewesen wäre. Weder das eine noch das andere war der Fall. Das BG. hält ohne Rechtsirrtum das Verhalten des Kl. zu 2, der sich zu dem Kraftwagen begab, um den Insassen beim Freimachen der Strecke nötigenfalls behilflich zu sein, für das nach der Sachlage gegebene und zudem durch Dienstvorschrift gebotene. Letztere Annahme findet ihre Rechtfertigung in § 7 Nr. 2 der Dienstanweisung für Schrankenwärter, wo ihnen zur Pflicht gemacht ist, niemand durch die Schlagbäume einzusperren, woraus von selbst folgt, daß Fuhrwerke, die dennoch durch die Schranke gelangt sind, entfernt werden müssen. Und für die Annahme eines unabwendbaren Ereignisses i. S. des § 7 Abs. 2 Kraftf-Ges. wäre Voraussetzung, daß der Führer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hätte. Davon kann bei dem Bkl. zu 2 keine Rede sein. Vielmehr stellt das BG., was die Rev. ebenfalls ohne Grund bemängelt, ein erhebliches Verschulden dieses Bkl. fest, indem er trotz der erkennbaren Nähe des Bahnkörpers mit 35 km Geschwindigkeit in die scharfe und unübersichtliche Kurve hineingefahren ist, anstatt seine Geschwindigkeit auf das durch § 18 KraftfVerbOD. in Abs. 3 — nicht Abs. 2 — i. d. Fassung v. 15. März 1923 (RGBl. I, 175) und 18. April 1924 (RGBl. I, 413) gebotene Maß herabzusetzen. Hiernach ist die Haftbarkeit des Bkl. zu 1 als des Halters des Kraftfahrzeugs nach dem KraftfG. ebenso unbedenklich wie die des Bkl. zu 2 nach § 823 BGB. für den angerichteten Sach- und Personenschaden gegeben.

Weiter beanstandet die Rev. die Beurteilung, die das Mitverschulden der Kl. zu 1 erfahren hat. Daß bei dem Kl. zu 2 kein Mitverschulden angenommen worden ist, wird von der Rev. nicht besonders angegriffen; es ist auch rechtlich unbedenklich. Der Kl. zu 1 macht das BG. aber zum Vorwurfe, daß sie die Schrankenanlage erst nach dem Unfalle den Bedürfnissen des Kraftwagenverkehrs angepaßt hat, indem sie nunmehr die Schranke in größerem Abstände von dem Bahnkörper angebracht hat, so daß sie dem Herankommenden früher sichtbar wird, als es bis dahin der Fall war. Es ist rechtlich nicht zu beanstanden, daß das BG. hierin ein Mitverschulden der Kl. zu 1 findet. Das BG. hält sich aber durch das UnfG. v. 18. Juni 1901 (RGBl. 211) und 12. Dez. 1923 (RGBl. I, 1181), das nach § 9 RBahnPersG. v. 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 287) auf Reichsbahnbeamte sinngemäß Anwendung findet, für gehindert, das Mitverschulden der Kl. zu 1 zugunsten der Bkl. zu berücksichtigen. Es ist richtig, daß die Ausgleichspflicht unter mehreren Verursachern eines Schadens ihre Schadensersatzpflicht voraussetzt (RG. 84, 415) und daß § 10 UnfG. dem Beamten gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienste sich der Unfall ereignet hat, einen Schadensersatzanspruch versagt und ihn auf die Ansprüche nach dem genannten Gesetze verweist. In dem Urte. v. 5. Nov. 1914, VI 350/14³⁾ (Recht 1915 Nr. 23, auch RG. 85, 424⁴⁾), wo aber der hier in Betracht kommende Teil nicht abgedruckt ist) hat daher der damalige

der Einwendung geltend. Ein Mitverschulden des Weichenwärters könnte der ReichsbahGes. hinsichtlich ihrer beiden Forderungen, der abgetretenen und der kraft Gesetzes übergegangenen, entgegengehalten werden (§§ 404, 412 BGB.), für ihr eigenes Mitverschulden hat sie nach § 17 KraftfG. einzustehen, es wird bei der Ausgleichung berücksichtigt.

Von besonderer Bedeutung ist die vorliegende Entsch. wegen der Grundsätze, die sie zur Frage der Ausgleichung entwickelt. Wäre der Verletzte ein gewöhnlicher Dritter, dem gegen die Eisenbahn Schadensersatzansprüche auf Grund des HaftfG. und aus unerl. Handlung zukünden, würden sich keine Schwierigkeiten ergeben. Nun ist er aber ein Beamter der ReichsbahGes., der infolge eines im Dienste der ReichsbahGes. erlittenen Betriebsunfalls dauernd dienstunfähig geworden ist. Welche Ansprüche er gegen die Eisenbahn erheben kann, entscheidet sich nach dem UnfallsfG. für Beamte usw. v. 18. Juni 1901/12. Dez. 1923, das ihm in § 10 andere Ansprüche auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens gegen die Eisenbahn versagt. Die Ausgleichspflicht des § 17 KraftfG. unter mehreren Verursachern eines Schadens hat zur Voraussetzung, daß die Verursacher auf Grund gesetzlicher Vor-

6. ZivSen. das Bedenken geäußert, ob nicht daran der Rückgriffsanspruch dessen, der die Verletzung eines Beamten verschuldet hat, gegen die mitschuldige Betriebsverwaltung scheitern müsse. Die Frage ist damals nicht entschieden worden, weil keine Mitschuld der Betriebsverwaltung festzustellen war. Das Bedenken kann aber nur insoweit als begründet anerkannt werden, als die Betriebsverwaltung nach dem UnfG. überhaupt nicht haftet. Das trifft hier, soweit ersichtlich, auf die Kosten des Heilverfahrens zu, die von der Kl. aus abgetretenem Rechte eingeklagt werden; denn nach § 1 Abs. 6 des Ges. erstreckt sich die Fürsorgepflicht nur auf die Kosten des Heilverfahrens, die dem Verletzten nach dem Wegfalle des Dienstentkommens noch erwachsen (vgl. das angeführte Urteil) und die hier, soweit ersichtlich, nicht entstanden sind oder doch nicht eingeklagt werden. Es trifft ferner auf die vom Kl. zu 2 erhobenen Ansprüche zu. Im übrigen steht die Fürsorgepflicht jedenfalls da, wo die Betriebsverwaltung den Unfall des Beamten auf Grund von Verschuldens- oder Gefährdungshaftung zu vertreten oder mitzuvertreten hätte, einer Schadensersatzpflicht gleich und muß ihr insbes. für die Frage der Ausgleichspflicht sowohl nach § 426 BGB. als auch nach dem hier in Betracht kommenden § 17 KraftfG. gleichgestellt werden. Anderenfalls käme das unbillige Ergebnis heraus, daß die Betriebsverwaltung in einem Falle, wo sie die Hauptschuld an dem Unfalle des Beamten trüge, von dem weniger schuldigen Mitverursacher den Betrag ihrer Fürsorgeleistungen nach § 12 des Ges. in vollem Umfange ersetzt verlangen könnte. Zu solcher Folgerung kann die Ermägung, daß die Fürsorgepflicht keine Schadensersatzpflicht ist, für sich allein nicht nötigen. In dem gleichliegenden Falle des § 41 MannschVerf-Ges. v. 31. Mai 1906 (RGBl. 593) hat denn auch der damalige 6. ZivSen. den Einwand, daß das Reich die Ursache des Unfalls mitzuvertreten habe, zugelassen (RG. 102, 32). Die Rev. ist deshalb insoweit als begründet anzuerkennen, als sie die Nichtberücksichtigung des Mitverschuldens der Kl. zu 1, also der erhöhten Eisenbahnbetriebsgefahr, bei den der Kl. zu 1 auf Grund des UnfG. obliegenden Leistungen rügt. Daß die Ausgleichspflicht des Forderungserwerbers ihm vom Schuldner entgegengehalten werden kann, hat der erf. Sen. bereits in dem Urte. v. 11. Nov. 1929, VI 4/29⁵⁾ ausgesprochen (vgl. auch RG. 102, 32). Das BG. wird demgemäß eine Abwägung nach § 17 KraftfG. vorzunehmen haben. Inwieweit davon etwa die Heilungskosten betroffen werden, wird zu prüfen sein.

(U. v. 26. Mai 1930; 602/29 VI. — Breslau.) [Ra.]

4. Eisenbahntarifrecht.

17. § 453 HGB. und EBD. Der Tarifzwang der Eisenbahn reicht nicht weiter als der Beförderungszwang.†)

Im Jahre 1926 und in der Folgezeit hatte die Kl. Bauarbeiten für eine in der Lahn bei D. zu errichtende Wehr- und Schleusenanlage auszuführen und mußte zu diesem Zwecke Gerätschaften und Materialien an die Baustelle befördern.

schrift für den Schaden haften, und besteht nur, soweit diese Haftung für den Schaden geht. Unter der Haftung auf Grund gesetzlicher Vorschrift wurde bisher von der ständigen Rspr. die Gefährdungshaftung und die Haftung aus unerl. Handlung verstanden. Die vorliegende Entsch. stellt nun die auf dem UnfallsfG. beruhende Fürsorgepflicht, wenigstens für die Fälle, in denen die fürsorgepflichtige Betriebsverwaltung ohne das Bestehen der Fürsorgepflicht den Unfall auf Grund von Gefährdungshaftung (HaftfG.) oder Verschuldenshaftung (unerl. Handlung des BGB.) zu vertreten oder mitzuvertreten hätte, der Gefährdungs- und Verschuldenshaftung gleich.

Man wird dieser Rechtsauffassung nur zustimmen können; sie führt zu billigen Ergebnissen.

OBWR. Dr. Bezdold, München.

*) JW. 1930, 1954.

Zu 17. Streitgegenstand ist der Frachttarif für die Beförderung einzelner Wagenladungen von einem Bahnhof zu einer Baustelle, die zwar an der Eisenbahn liegt, aber weder Tarification für den Güterverkehr war noch irgendwelche Einrichtungen für die Abfertigung von Gütern besaß, außerhalb des öffentlichen Güterverkehrs. Die Bahnverwaltung hatte dafür im Schriftwechsel einen Preis verlangt, der

²⁾ JW. 1913, 546. ³⁾ JW. 1915, 93. ⁴⁾ JW. 1915, 93.

Da der Bahnhof D. derzeit keine für den Güterverkehr eingerichtete Station i. S. von § 453 HGB. war, aber ein Überholungsgleis besitzt, wandte sich die Kl. mit Schreiben vom 28. August 1926 an das Reichsbahnbetriebsamt in L. mit der Bitte, ihr für die Entladung der nach der Baustelle mit Gerätschaften und Materialien bestimmten Bahnwagen das in der Nähe der Baustelle befindliche Überholungsgleis in D. zur Verfügung zu stellen. Die Befl. erklärte sich mit einem an die Kl. gerichteten Schreiben v. 16. Sept. 1926 und der diesem Schreiben in Abschrift beigefügten Dienstanweisung 2246 mit der Benutzung des Überholungsgleises durch die Kl. in einer bestimmten, dort näher dargelegten Weise — wobei u. a. die aus Richtung D. kommenden Wagen zunächst über D. bis N. und dann von dort wieder nach D. geleitet werden mußten — gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht von N. bis E. für die Beförderung von N. nach D. einverstanden, und zwar zunächst für die Zeit bis zum 20. Nov. 1926. Mit Schreiben v. 25. Okt. und 20. Nov. 1926 beantragte die Kl. bei der Befl., ihr auch weiterhin das Überholungsgleis in D. für die Entladung der Wagen zu überlassen. Die Befl. erteilte diese Genehmigung, wiederum unter Befristung, und verlängerte diese Genehmigung auf erneuten Antrag der Kl. Die Beförderung der für die Kl. nach D. bestimmten Wagen ist in der vereinbarten Weise erfolgt, die Frachten von N. nach D. sind nach der tarifmäßigen Gebühr für die Strecke N.—E. berechnet und von der Kl. bezahlt worden.

Mit Schreiben v. 4. Okt. 1927 teilte die Kl. der Befl. mit, daß die auf Grund der bisherigen „Abmachung“ der Parteien von der Kl. gezahlten Frachtsätze für sie nicht tragbar seien; sie bat um Festsetzung einer geringeren Vergütung, und zwar mit Rückwirkung v. 30. August 1926 ab. Nach längeren Verhandlungen erklärte sich die Befl. mit Schreiben v. 16. März 1928 unter ausdrücklichem Ausschluß jeder Rückwirkung bereit, für die Beförderung von N. nach D. lediglich eine Anschlußgebühr für Anschlüsse auf freier Strecke und außerdem, falls die Wagen aus der Richtung L. kommen, zwei Stellgebühren, und falls sie aus der Richtung D. zunächst nach N. geführt waren, eine Stellgebühr einzusetzen. Die Kl. nahm diesen Vorschlag an und zahlte nunmehr für die Folgezeit die ermäßigten Entgelte. Die Kl. versuchte wiederholt, die Ermäßigung auch für die Vergangenheit zu erreichen, was aber von der Befl. abgelehnt wurde.

Die Kl. behauptet, die Befl. habe mit ihrer ersten Gebührenabmachung gegen die §§ 6 Abs. 1, 68 EBD. verstoßen und eine zu hohe Beförderungsgebühr erhoben. Es sei auch nicht etwa eine Vereinbarung der Parteien über diese, angeblich übersezte, Beförderungsgebühr zustande gekommen. Sollte aber eine solche Abrede getroffen sein, so würde sie nach den maßgeblichen Vorschr. unzulässig und nichtig sein. Demgemäß habe die Kl. ausweislich einer von ihr eingereichten Aufstellung 7236,85 M. zuviel gezahlt. Sie hat mit der gegenwärtigen Klage die Zahlung dieser Summe nebst Verzugszinsen unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung von der Befl. verlangt.

Die Befl. hat eingewendet, daß im vorliegenden Falle keine tariflichen Bestimmungen in Frage kämen, daß vielmehr eine freie vertragliche Vereinbarung über Leistung und Gegenleistung zwischen den Parteien möglich gewesen und auch zustande gekommen sei. Auf Grund dieser Vereinbarung seien die streitigen Gebühren ordnungsgemäß berechnet und bezahlt.

Die Klage ist in allen Instanzen abgewiesen worden.

1. Die maßgebliche EBD. ist nicht, wie die Kl. behauptet hat, die v. 16. Mai 1928, sondern die v. 23. Dez. 1908.
2. Die Parteien sind darüber einig, daß D. keine „für

den Güterverkehr eingerichtete Station“ i. S. v. § 453 HGB., § 53 EBD. ist, oder doch zu der maßgeblichen Zeit war. Die streitigen Leistungen der Befl. lagen also außerhalb des ihr gesetzlich auferlegten Beförderungszwanges. Dementprechend hat auch die Kl. vor den Instanzgerichten ausdrücklich zugegeben, daß die Befl. die betreffende Beförderung von vornherein ablehnen und, soweit sie sich nicht der Kl. gegenüber gebunden hatte, rechtswirksam widerrufen konnte. Es handelte sich aber auch insofern um besondere und eigenartige Leistungen der Befl., als an Beförderungen der hier vorgesehenen Art, soweit ersichtlich, nur die Kl. und nicht etwa irgendwelche anderen Personen zu der maßgeblichen Zeit ein Interesse hatten. Die Kl. hat auch die Angaben der Befl. nicht bestritten, daß aus betriebstechnischen Gründen für den Transport nach D. nur der Bahnhof N. (und nicht auch der Bahnhof E.) in Frage kam, so daß die für die Kl. bestimmten Wagen einerlei, ob sie aus Richtung L. oder D. kommen, zunächst bis N. geleitet werden mußten, um dann in der in den Schreiben der Kl. v. 28. August und der Befl. v. 16. Sept. 1926 nebst Dienstanweisung angegebenen Weise von N. nach D. befördert und später (leer) von dort nach E. geschafft zu werden.

3. Das BG. hat zutreffend darauf hingewiesen, daß die streitigen Leistungen der Befl. weder in der maßgeblichen EBD. noch in den maßgeblichen Tarifen der Befl. vorgesehen waren. Insbes. kommen die in dem derzeitigen Eisenbahngütertarif Teil II D II c Ziffer IV, VI angeführten Stell- und Anschlußgebühren aus den vom BG. in bezug genommenen landgerichtlichen Urteilsgründen nicht in Frage.

4. Des weiteren sind allerdings in der maßgeblichen EBD. § 85 Beförderungen vorgesehen nach einem Bestimmungsort, wo sich keine für die Abfertigung des Gutes eingerichtete Güterabfertigungs- oder Nebenstelle befindet. In solchen Fällen soll für die Weiterbeförderung von der letzten für die Güterabfertigung eingerichteten Eisenbahnstation oder Güternebenstelle bis zum Bestimmungsort die Bahn grundsätzlich als Speditur und gemäß EBD. nur dann als Frachtführer haften, wenn sie für diese Weiterbeförderung besondere Einrichtungen i. S. von § 78 Abs. 1 EBD. getroffen hat. Aus den Feststellungen des BG. ist zu entnehmen, daß dies Letztere hier nicht der Fall ist. Denn als solche Einrichtungen können nach Sinn und Zweck jener Vorschrift nur solche Maßnahmen angesehen werden, welche nicht, wie im vorliegenden Fall ausschließlich für bestimmte vorübergehende, nur einem einzelnen Unternehmer als solchen dienliche Sonderzwecke getroffen sind, sondern für einen größeren Kreis von Interessenten Wert und Bedeutung haben (§ 6 EBD.: „Jedermann“). Auch bezieht sich § 78 Abs. 1 EBD. nur auf „Stückgüter“, während für den hier maßgeblichen Transport ausschließlich Wagenladungen mit den der Einrichtung einer Wehr- und Schleusenanlage dienenden Gerätschaften und Materialien in Betracht kommen. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob aus dem Umstande, daß in § 85 Abs. 2 EBD. auf ebenda § 78 Abs. 1 verwiesen ist, wo es heißt, daß die Zuführung der Stückgüter seitens der Bahn innerhalb des Stationsortes oder nach benachbarten — nicht an der Bahn gelegenen (§ 468 HGB.) — Orten „gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr“ zu erfolgen hat, entnommen werden muß, daß auch die Weiterbeförderung gemäß § 85 Abs. 2 nur gegen eine durch solchen Aushang bekanntgemachte Gebühr erfolgen durfte. Dabei ist zu beachten, daß § 85 EBD. lediglich die Haftung der Bahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Transportgutes regelt, also an sich mit Tariffragen nichts zu tun hat.

5. Im übrigen hat das BG. folgendes ausgeführt:

habe; wo aber keine Beförderungspflicht gegeben sei, bestehe auch kein Tarifzwang; deswegen seien die Vorschriften in § 453 HGB. und §§ 3, 6 EBD. (von 1908) nicht anwendbar und habe die Bahn sowohl wegen der Beförderung selbst wie wegen des Entgelts für sie freie Hand gehabt; ebensowenig treffe eine Berufung auf § 78 (1) EBD. (von 1908) i. Verb. m. §§ 76 (9), 85 (2) zu.

Den Ausführungen des RG. ist durchweg beizutreten. Sie gelten auch für die jetzige Rechtslage, da die eben genannten Bestimmungen der EBD. von 1908 ohne eine hier in Betracht kommende Änderung in die EBD. von 1928 (§§ 3, 6 [1], 77 [1], 75 [6]) übernommen worden sind.

Wirkl. Geh. Rat Fritsch, Wiesbaden.

Die in der hier maßgeblichen E.O. § 6 Abs. 1 der Befl. auferlegte Verpflichtung, Tarife aufzustellen, die „über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben“, hindere eine freie Vereinbarung über den an die Befl. zu leistenden Beförderungsentgelt nur bei den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen (§ 453 HGB.). Dies folge daraus, daß die Tarifspflicht durch den in § 453 HGB. und § 3 E.O. angeordneten Beförderungszwang bedingt sei. Wenn dieser Beförderungszwang nur bei den für den Güterverkehr eingerichteten Stationen gelte, so sei es bei der Tarifspflicht ebenso. Denn die Tarifspflicht solle die Durchführung des § 453 HGB. gewährleisten, indem durch die Tarifspflicht der Befl. verboten sei, im Einzelfall die Gebühren willkürlich festzusetzen und dadurch unter Umständen Dritte von der Beförderung auszuschließen. Die Vorschriften in § 85 E.O. und § 468 HGB. ständen einer freien Vereinbarung über das Beförderungsentgelt nicht nur nicht im Wege, sondern zeigten gerade dadurch, daß hier eine Haftungsbegrenzung (auf Spediteurpflichten) zugelassen sei, die Möglichkeit vertraglicher Regelung. Eine solche sei auch nicht durch § 78 E.O. ausgeschlossen. Vielmehr griffen in allen Fällen, in denen, wie hier, eine lückenlose Regelung im 7. Abschnitt des Dritten Buches des HGB., in der E.O. und in den Bestimmungen der maßgeblichen deutschen Eisenbahntarife nicht getroffen sei, die Vorschriften des HGB. über den Frachtvertrag §§ 425 ff. und des BGB. über den Werkvertrag ein (Düringer-Hachenburg, 2. Aufl., Vorbem. II B 4 vor § 453 HGB. S. 915/16; § 471 HGB. Anm. 6 S. 970/71; Rüd'nagel in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechtes, Band V, Abt. II S. 260 ff.; Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht, S. 310).

6. Diesen Ausführungen des BG. ist jedenfalls insofern beizutreten, als es sich hier um einen Sonderfall handelt, für den weder in den maßgeblichen Tarifen ein Beförderungsentgelt eingesetzt noch die tarifmäßige Festsetzung eines solchen Entgeltes erforderlich war. Das letztere ergibt sich aus dem vom BG. zutreffend dargelegten allgemeinen Grundsatz, daß nach Sinn und Zweck der einschlägigen Vorschriften der Tarifzwang nur zur sachgemäßen Durchführung des Beförderungszwanges dienen sollte und daher nicht weiter reichte als dieser, im Beihalt des Umstandes, daß die Sondervorschriften in § 78 E.O. betreffend eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr hier nicht in Betracht kommen. Die von der Rev. in Bezug genommenen Vorschriften in § 2 E.O. über Abweichungen von den Tarifen betreffen nur solche Fälle, wo eine tarifmäßige Regelung erfolgt oder vorgeschrieben ist. Der von der Rev. geltend gemachten Besorgnis, daß der vom BG. vertretene Rechtsstandpunkt der Eisenbahn die Möglichkeit gäbe, bei neu auftretenden Verkehrsbedürfnissen nach einer für den Güterverkehr nicht eröffneten Station willkürlich Frachten für Bereitstellung in dieser Station zu fordern und die Auslieferung nach dieser Station dem einen Absender zu bewilligen, dem anderen zu verweigern, kann hier, wo es sich um vereinzelte und vorübergehende, einem einzelnen Unternehmer eigentümliche Sonderinteressen handelt, eine entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden. Nach alledem hat das BG. ohne Rechtsirrtum angenommen, daß die Möglichkeit einer rechtswirksamen freien Vereinbarung zwischen den Parteien über das streitige Beförderungsentgelt als vorliegend zu erachten ist. (U. v. 8. Okt. 1930; 113/30 I. — Frankfurt.) [Ra.]

5. Eisenbahnbeamtenrecht.

18. Rechtsstellung der deutschen Eisenbahnbeamten, die 1923/24 auf Grund des Erlasses des RVerfM. v. 13. Okt. 1923 in den Dienst der Regie getreten sind. †)

(U. v. 30. April 1929; 351/28 III. — Berlin.) [Sat.]

Abgedr. JW. 1929, 2051.

Zu 18. A. Anm. Fritsch, ebenda.

B. Die Meinung des RG., die Kl. hätten ihre Dienstfahrten bei der Regie nicht im Dienst des Reichs ausgeführt, läßt sich mit

6. Versicherungsrecht.

19. § 152 BGB.; § 101 ZPO.

1. Vorsätzliche Herbeiführung des Haftpflichtfalles, die den Versicherer befreit, liegt vor, wenn der Lagerhalter selbst im guten Glauben an die Legitimation des Empfängers die Ware ohne Vorlegung des Lagerscheins aushändigt und dabei das Bewußtsein hatte, daß der wirklich Berechtigte geschädigt werden könne.

2. Der unterlegene Revisionskläger hat auch die durch die Revision des Nebenintervenienten entstandenen Kosten zu tragen, außer den durch die Nebenintervention besonders verursachten. †)

(U. v. 27. Juni 1930; 520/29 VII. — Hamburg.)

[Ru.]

Abgedr. JW. 1930, 3627¹¹.

dem Urteil desselben Senats v. 8. Jan. 1924, III 119/23: JW. 1924, 1515 kaum vereinbaren. In jenem Urteil hat es das RG. zum mindesten nicht mißbilligt, daß das RG. eine Ausstrahlung des inländischen Bahnbetriebes ins Ausland darin erblickt hatte, daß i. J. 1919 preussische Lokomotivführer in Frankreich bei der Ablieferung deutschen Eisenbahnmaterials und bei der Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs in Frankreich und Belgien Dienst getan haben, obwohl die deutsche Verwaltung hierbei nichts zu sagen hatte. Wenn eine solche Ausstrahlung des deutschen Dienstes nach dem Auslande bei einer Tätigkeit auf reichsfremde Bahnen möglich ist, so sollte die Arbeit deutscher Beamten auf deutschen, nur zeitweilig von fremden Mächten geleiteten Bahnen mindestens einer solchen Ausstrahlung des deutschen Dienstes gleichgeachtet werden. Ob man dann an das Vorliegen einer solchen Ausstrahlung die Folgerung knüpft, daß ein bei diesem Dienst geschehener Unfall das Recht auf Unfallfürsorgepension erzeugt oder aber, daß die in einem solchen Dienst geleisteten Fahrten den Anspruch auf die deutschrechtlichen Gebühren hervorbringen, macht dogmatisch keinen Unterschied.

Das RG. hätte auch Anlaß gehabt, zu der Behauptung der Kl. Stellung zu nehmen, sie seien während ihres Dienstes bei der Regie von den deutschen Behörden dauernd beaufsichtigt, kontrolliert und mit Anweisungen versehen worden. Für diese Behauptung war auch Zeugenbeweis angetreten worden. Das BG., das bereits aus anderen Erwägungen das Vorliegen eines Reichsdienstes bejaht hatte, brauchte diese Behauptung nicht zu erwähnen. Das RG. durfte sie m. E. nicht übergehen.

Schließlich sei auch noch darauf hingewiesen, daß es auch begrifflich sehr wohl möglich ist, anzunehmen, daß die Kl. bei zwei verschiedenen Körperschaften des öffentlichen Rechts gleichzeitig Dienst getan hatten. Wegen der Einzelheiten wird insoweit auf Franz Seligsohn: JW. 1924, 1515 und die dort angef. Rspr. verwiesen.

Eine endgültige Klärung der Frage, ob die deutschen Eisenbahner während ihrer Arbeit im Regiebetriebe dem Deutschen Reich Dienst geleistet haben, ist durch die hier besprochene Entsch. des RG. nicht erfolgt.

RA. Paul Ernst Fraenkel, Berlin.

Zu 19. Die Begründung der Entsch. erweckt Bedenken.

1. Es wird ein vorsätzlich widerrechtliches Verhalten darin erblickt, daß der Tabak ohne Vorlegung des Lagerscheins ausgeliefert sei. Das treffe auch dann zu, wenn Kl. geglaubt habe, daß der Empfänger von der Inhaberin des Lagerscheins zur Empfangnahme bevollmächtigt sei. Gewiß hat der Inhaber des Lagerscheins nun sowohl auf Grund der Abtretung der Ansprüche des Lagerhalters, wie auf Grund Vertrages zugunsten Dritter (vgl. RG. 78, 153) einen Anspruch darauf, daß die Auslieferung nur gegen Vorlegung des Lagerscheins erfolgt. Erklärt aber der Anspruchsberechtigte selbst — d. h. also der Inhaber des Lagerscheins — durch einen Bevollmächtigten sein Einverständnis damit, daß die Auslieferung ohne Vorlegung des Lagerscheins erfolge, so entfällt insolge Zustimmung des Berechtigten die Widerrechtlichkeit. Folglich muß die Annahme des Lagerhalters, derjenige, welcher sein Einverständnis erkläre, sei dazu tatsächlich von dem Inhaber des Lagerscheins bevollmächtigt, das Bewußtsein und damit den Vorsatz der Widerrechtlichkeit befechtigen (s. Ripp: JR. 1930, 287).

Im Ausdruck verleitlich ist hierbei der — in dieser Form durch RG. 84, 194 = JW. 1914, 536 übrigens nicht gerechtfertigte — Satz, daß zum Begriff der Widerrechtlichkeit das Bewußtsein der Widerrechtlichkeit gehören möge. Denn von einem Bewußtsein der Widerrechtlichkeit kann erst gesprochen werden, wenn zunächst objektiv und unabhängig von dem Vorliegen eines solchen Bewußtseins die Widerrechtlichkeit selbst festgestellt ist, zu deren Begriff demnach das Bewußtsein der Widerrechtlichkeit unmöglich gehören kann. Die

II. Verfahren.

**20. §§ 128, 137 Abs. 3, 286, 287, 313, 373, 526, 536, 549 RStD.; §§ 254, 276, 823 BGB.; § 7 KraftfG.; § 17 Abs. 1, 18 Abs. 1, 31 KraftfVerfStD.

1. Eine tatbestandsmäßige Feststellung, daß die Vorschrift des § 526 Abs. 1 RStD. befolgt ist, ist nicht vorgeschrieben; es genügt, daß der Tatbestand erkennen läßt, daß die Parteien den Prozeßstoff nach Maßgabe des erstinstanzlichen Urteils vorgetragen haben.

2. Die Vorschriften der KraftfVerfStD. sind auch bei Rennen zu beachten, die auf von der Polizei den Fahrteilnehmern zur ausschließlichen Benutzung überwiesenen Straßen stattfinden; für Beschädigungen bei Gelegenheit solcher Rennen greift die Haftung nach § 7 KraftfG. und nach § 823 BGB. Platz.

3. Der Berufungsrichter ist in den Grenzen des § 536 RStD. nicht gehindert, ein der Klage nur aus § 7 KraftfG. stattgebendes Urteil auf Grund des § 823 BGB. zu bestätigen.

4. Ein langjähriger Automobilfahrer muß selbst prüfen, ob der von ihm zu wählende, von der Polizei für Zuschauer freigegebene Platz sicher ist oder nicht.

5. Der Grundsatz, daß ein Schadensanspruch des Verletzten ganz oder teilweise als ausge-

Entsch. will offenbar sagen, daß beide Tatbestandsmomente (die Widerrechtlichkeit und das Bewußtsein der Widerrechtlichkeit) vorliegen müssen, wenn die Haftungsbeziehung des Versicherers eintreten soll.

2. Die Entsch. nimmt an, der Versicherungsnehmer müsse sich nicht nur der Widerrechtlichkeit seines Verhaltens, sondern auch des Eintritts von Schadensfolgen bewußt gewesen sein. Dem dürfte zuzustimmen sein (a. A. Ripp: JHR. 1930, 285). Die Schadenszufügung wird hier nun als vorzüglich angesehen, weil der Lagerhalter das Bewußtsein gehabt habe, daß durch sein Verhalten einem Dritten Schaden zugefügt werden könne. Diese Ausführungen laufen auf die Feststellung eines dolus eventualis hinaus. Zu einem solchen gehört aber mehr, als das Bewußtsein der Möglichkeit eines Schadenseintritts. Es muß die „Aufnahme des Erfolgs in den Willen“, die „Billigung des Erfolges“, „das Einverständnis mit dem Eintritt des Erfolges“ hinzukommen (vgl. u. a. RG. 60, 437; 90, 108). Diese Ausdrücke geben allerdings tatsächlich keine scharf umgrenzte Begriffsbestimmung. Die Worte „Billigung“ oder „Einverständnis“ haben einen greifbaren Sinn nur, wo es sich um die Abgabe einer Willenserklärung handelt, nicht aber als Bezeichnung innerer seelischer Vorgänge. Wenn man von Billigung oder Einverständnis mit einem tatsächlichen Erfolg der eigenen Handlung spricht, so kommt das im Grunde auf die Fiktion einer von dem Täter sich selbst abgegebenen Willenserklärung hinaus. Im Ergebnis wird durch diese Begriffsbestimmung des dolus eventualis m. E. ein Werturteil über die in der Tat zum Ausdruck kommende seelische Einstellung des Täters gegenüber seinen Pflichten verlangt (RG. 56, 78: „wenn der Täter weiß, welche Folgen sich aus seinem Handeln ergeben können und wenn er trotzdem in einer sittlich nicht zu rechtfertigenden Weise auf seinem Verhalten beharrt“). Zum Tatbestand des dolus eventualis gehört hierbei auch die, zugleich für jenes Werturteil wesentlich mitbestimmende, Feststellung, daß der Täter der Möglichkeit des Erfolges einen gewissen Grad von Wahrscheinlichkeit beigemessen habe; denn um eine solche Feststellung über den Grad der vom Täter angenommenen Wahrscheinlichkeit handelt es sich auch, wenn man den dolus eventualis als ausgeschlossen nur ansieht, sofern der Täter die Möglichkeit des Erfolges als eine „ganz entfernte“ angesehen hat. Beide Gesichtspunkte zeigen, daß zwischen dolus eventualis und Fahrlässigkeit in Wahrheit nur ein Unterschied des Grades, nicht der Art liegt. (Beispiel: Der Unternehmer eines Betriebes entscheidet sich bei der Wahl zwischen verschiedenen Sicherungsmaßnahmen zur Verhütung von Gefahren nicht für die teuersten, obwohl er weiß, daß diese die Gefahr von Unfällen im weitestgehenden Maße beschränken. — Das kann je nach dem Grade der nach Vorstellung des Täters mit seiner Handlungsweise verbundenen Gefahrfreierung eine wirtschaftlich vernünftige, eine fahrlässige oder eine mit bedingtem Vorsatz vorgenommene Handlung darstellen.) Gerade bei der Haftpflichtversicherung sollte man sich hüten, die Grenze des bedingten Vorsatzes zu weit zu ziehen. Die Versicherung würde sonst in vielen Fällen, für die sie Schutz gewähren soll, versagen. Damit erklärt sich wohl die Entsch. RG.: JW. 1914, 6787, die gerade für einen Haftpflichtversicherungsfall die Grenze des bedingten Vorsatzes besonders eng zieht.

Wenn nun ein Lagerhalter glaubt, von einer Vorlegung des Lagerseins Abstand nehmen zu können, etwa weil er dem Ein-

schlossen erachtet werden kann, wenn dieser sich, ohne durch eine gesetzliche, berufliche oder sittliche Pflicht hierzu verpflichtet zu sein, bewußterweise einer vermeidbaren Gefahr ausgesetzt hat, gilt für die Fälle der Gefährdungshaftung nicht nur für Vertragsverhältnisse, sondern auch für außervertragliche Verhältnisse. Andererseits kommt gegenüber einer Haftung aus § 823 BGB. nur eine Abwägung nach § 254 BGB. in Frage.)

Am 29. Juli 1928 fand auf der öffentlichen Straße J.—G., die für diesen Tag für den Verkehr gesperrt war, das für Kraftfahrzeuge bestimmte „Gabelbachrennen“ statt. Während des Rennens stand der Kl. als Zuschauer an der Waldspitze bei Punkt 5 des Lageplans an der Außenseite einer Kurve an deren Ausgang. Die Waldspitze wird von der genannten Straße und einem Waldbweg gebildet; sie liegt nur unwesentlich höher als die Rennstrecke. An dem Rennen nahm der Bekl. mit einem ihm gehörigen und von ihm selbst gesteuerten Kraftwagen teil. In schärfster Fahrt kam er dem Berg herauf. In der Kurve bei Punkt 5 geriet sein Wagen ins Schleudern, und zwar nach der Feststellung des BG. deshalb, weil er in die rechts und links auf der Straße befindlichen Wasserrinnen gelangt war. Der Wagen fuhr in das Waldstück, in dem der Kl. stand, hinein, zerriß den Absperdraht, den dort die Polizei für die Zuschauer gezogen hatte, brach zwei Fichten um, von denen die stärkere einen Durchmesser von etwa 15—20 cm hatte, und verletzte drei Zu-

lagerer vertraut und die Angelegenheit als dringlich erscheint, der Lagerseins aber nicht schnell genug herbeigeführt werden kann, so braucht darin kein bedingter Vorsatz zu liegen, auch wenn der Lagerhalter an die von ihm als sehr entfernt angelegene Möglichkeit gedacht hat, daß die Einlagerer doch nicht verfügungsberechtigt sein könne. Im wirtschaftlichen Verkehr behandelt man nicht jeden als einen möglichen Betrüger, wozu die rückwirkende Betrachtung eines Falles, wie des hier vorliegenden, unter Umständen zu leicht verführen kann.

Der in der Entsch. wiedergegebene Tatbestand genügt m. E. nicht, um den Sachverhalt abschließend zu beurteilen. Die Erklärung, die der Einlagerer für sein Auslieferungsverlangen gegeben hatte, klang allerdings wenig einleuchtend, und es fragt sich, warum nicht der naheliegende Weg einer telephonischen Anfrage bei dem im gleichen Ort ansässigen Inhaber des Lagerseins gewählt ist. Die Entsch. ist also wahrscheinlich im Ergebnis richtig. Bei Anwendung ihrer Grundsätze auf andere Fälle aber erscheint besondere Vorsicht geboten.

3. Bemerkenswert ist die weitgehende Anwendung der Grundsätze vom Beweis des ersten Anscheins. Sie laufen im praktischen Ergebnis doch wieder auf den vom RG. abgelehnten Satz hinaus, daß hohe Wahrscheinlichkeit an Stelle des Beweises tritt. Denn die Möglichkeit eines Gegenbeweises (mit Ausnahme nur der Eideszuschreibung) ist regelmäßig auch dann gegeben, wenn das Gericht auf Grund der von der beweispflichtigen Partei angetretenen Beweise bereits die Überzeugung von der Richtigkeit der unter Beweis gestellten Behauptungen erlangt hatte. Es macht deshalb keinen sehr wesentlichen Unterschied, ob man sagt, die Wahrscheinlichkeit erzeuge die Gewißheit oder sie gelte als Gewißheit, solange der andere Teil keinen Gegenbeweis geführt habe. (Vgl. dagegen Bauer: Festschr. f. d. 24. Anntag, der für eine wesentlich beschränktere Anwendung des prima-facie-Beweises eintritt.)

4. Die Kostenentsch. entspricht ständ. Rspr.

RA. Dr. Carl Leo, Hamburg.

Zu 20. Die rechtliche Gleichstellung des auf offener Straße fahrenden Automobilisten mit dem Rennfahrer auf polizeilich abgesperrter Bahn, wie sie das RG. hier vornimmt, ist nicht richtig.

Die automobilistischen Veranstaltungen zerfallen in zwei Gruppen, Zuverlässigkeitsfahrten mit und ohne Geschwindigkeitsprüfungen. Sie unterliegen der polizeilichen Genehmigung der obersten Landesbehörde. Die Polizei hat die Regelung dieser Fahrten in der Hand und stellt ihre Durchführung sicher (über die einzelnen Maßnahmen vgl. Oberländer-Bezolb, Das Automobilrecht S. 586).

Von dem Umfang dieser polizeilichen Maßnahmen hängt es ab, ob bei einer solchen Prüfungsfahrt auf der Straße überhaupt noch ein öffentlicher Verkehr i. S. des KraftfG. begrifflich möglich ist. Bei Zuverlässigkeitsfahrten, mit denen gleichzeitig Geschwindigkeitsprüfungen verknüpft sind, dürften die Wegstrecken in der Regel für jeden anderen Fuhrwerks- und auch Fußgängerverkehr gesperrt sein. Sie sind in diesen Fällen begrifflich keine öffentlichen Wege i. S. des § 1 RStG. Damit entfällt die Anwendung der Kraftfahrzeughaftpflicht. Die Sorgfaltspflicht des Rennfahrers auf polizeilich abgesperrter Rennstrecke bestimmt sich deshalb nach allgemeinen rechtlichen Grundsätzen, und man wird damit zu einer Rechtsgrundlage

schauer, darunter den Kl. Dieser wurde am linken Bein von dem rechten Borderrad des Wagens schwer beschädigt. Für den ihm erwachsenen Schaden macht der Kl. den Bekl. auf Grund der §§ 823 ff. BGB. und der Vorschriften des KraftfG. verantwortlich, indem er Verurteilung des Bekl. zur Zahlung von 2855 RM an Sachschaden, Heilungs- und Vertretungskosten und von 1000 RM Schmerzensgeld und Feststellung der Verpflichtung des Bekl. zum Ersatz des weiteren dem Kl. erwachsenden Schadens beantragt.

1. Zu Unrecht bemängelt die Rev., daß das BG. den Inhalt der Ermittlungsakten in dem gegen den Bekl. eingeleiteten Strafverfahren verwertet habe, obwohl aus dem Tatbestand des angefochtenen Urteils nicht ersichtlich sei, daß der Inhalt der Strafakten zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden sei. Nach dem Tatbestand des landgerichtlichen Urteils haben die Strafakten, welche nach dem Beweisbeschluß v. 31. Mai 1929 beigezogen werden sollten, dem ersten Richter vorgelegen. Demzufolge mußten sie in der Verhandlung vor dem BG. gemäß § 526 Abs. 1 ZPO. von den Parteien vorgetragen oder in bezug genommen (§ 137 Abs. 3 ZPO.) werden; dafür, daß dies geschah, hatte der Vorsitzende Sorge zu tragen (§ 526 Abs. 2 ZPO.). Eine tatbestandsmäßige Feststellung, daß die Vorschrift des § 526 Abs. 1 ZPO. befolgt ist, ist nirgends, insbes. nicht in § 313 Abs. 1 Nr. 3 ZPO., vorgeschrieben; es genügt vielmehr, wenn der Tatbestand erkennen läßt, daß die Parteien den Prozeßstoff nach Maßgabe des erstinstanzlichen Urteils in der Berufungsverhandlung vorgetragen haben (RG. 102, 329¹⁾). Diese Voraussetzung ist hier, wenn man die Sachdarstellung in dem Urteil in ihrer Gesamtheit betrachtet, als erfüllt zu erachten. Demnach ist die auf § 128 ZPO. gestützte Revisionsrüge nicht begründet.

Nach Erledigung einer weiteren prozessualen Rüge wird fortgefahren:

2. Die Rev. ist nun freilich der Meinung, daß das KraftfG. und folgeweise auch die zu seiner Ausführung erlassene KraftfV.D. auf Rennen, wie sie hier in Frage ständen, nicht angewendet werden könnten. Denn in diesen Fällen seien die in Betracht kommenden Straßen nebst einer entsprechenden Gefahrenzone dem öffentlichen Verkehr entzogen und für ein Fahren ohne Rücksicht auf den Verkehr freigegeben; an diesen Akt der Verwaltungsbehörden seien die Gerichte gebunden. Schon der Ausgangspunkt dieser Ausführungen ist verfehlt. Nichts spricht dafür, daß jene Vorschriften auf Kraftfahrzeugrennen unanwendbar sein sollen. Hätte dies dem Willen des Gesetzgebers entsprochen, so hätte ein solcher Wille in dem Gesetz seinen Ausdruck finden müssen, dies um so mehr, als die KraftfV.D. der Wettfahrten und der Zuverlässigkeitsfahrten ausdrücklich Erwähnung tut (§ 31), ohne dabei zu bestimmen, daß für Zuverlässigkeitsfahrten besondere Bestimmungen an die Stelle der Vorschriften des KraftfG. und der KraftfV.D. treten sollen. Während der § 31 Abs. 1 KraftfV.D. das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen schlechthin verbietet, schreibt der Abs. 2 das für Zuverlässigkeitsfahrten und ähnliche Veranstaltungen zu Prüfungszwecken die Genehmigung der zuständigen Behörde und, soweit mit ihnen Geschwindigkeitsprüfungen verbunden sind, die Genehmigung einer höheren Verwaltungsbehörde vor. Für den Fall der Erteilung der Genehmigung pflegt durch polizeiliche Anordnung der allgemeine Verkehr auf der Rennstrecke für die erforderliche Zeitdauer verboten und die Strecke den Fahrteil-

nehmern zur ausschließlichen Benutzung überwiesen zu werden; zur Sicherung des Publikums werden Absperurmaßnahmen getroffen. Aber durch alle diese Maßregeln wird an der Pflicht der Fahrteilnehmer, die bestehenden polizeilichen und gesetzlichen Vorschriften innezuhalten, nichts geändert. Verlegen sie diese Pflicht, so sind die Gerichte befugt und verpflichtet, innerhalb der Grenzen ihrer sonst bestehenden Zuständigkeit (§ 13 BGB.) die Schuldigen im Wege des Zivil- oder des Strafprozesses zur Rechenschaft zu ziehen. Zu einer Stellungnahme zu der Frage, ob dabei die Gerichte befugt sein würden, über die Vereinbarkeit einer polizeilichen Genehmigung mit der Vorschrift des § 31 Abs. 1 KraftfV.D. zu entscheiden, bietet der vorliegende Fall keinen Anlaß. Dem von der Rev. in diesem Zusammenhang beanstandeten Satze des angefochtenen Urteils, daß höher als alle durch Kraftwagenrennen verfolgten Zwecke der Schutz der Verkehrssicherheit stehe, ist lediglich beizutreten und hieran wird auch durch den Hinweis der Rev. darauf nichts geändert, daß solche Rennen um sehr erheblicher wirtschaftlicher Zwecke willen, nämlich im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Kraftfahrzeugbaus, unbedingt notwendig seien. Lassen sich bei Zuverlässigkeitsfahrten in der in § 31 Abs. 2 KraftfV.D. geregelten Weise die Bedürfnisse der Automobilindustrie einerseits und die Anforderungen der Verkehrssicherheit andererseits nicht vereinigen, so kann nur durch eine Änderung der bestehenden Gesetzgebung, nicht aber durch die Rechtsprechung der Gerichte Abhilfe geschaffen werden oder es muß den beteiligten Kreisen überlassen bleiben, durch Anlegung von Privatstraßen oder auf sonstige Weise ihren besonderen Bedürfnissen nach Geschwindigkeitsprüfungen Rechnung zu tragen.

3. Weiter führt die Rev. aus, daß, selbst wenn das KraftfG. für anwendbar zu erachten sein sollte, dann doch zum mindesten gesagt werden müsse, die „nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt“ werde nicht dadurch beeinträchtigt, daß mit der größtmöglichen Geschwindigkeit gefahren werde; denn die Umstände des Falles geböten bei einem Rennen ein solches Fahren. Bei diesem Vorbringen verkennt die Rev. den Begriff und Zweck der Zuverlässigkeitsfahrt, wie er wenigstens dem Gesetz (§ 31 Abs. 2 KraftfV.D.) zugrunde liegt. Denn bei der Zuverlässigkeitsfahrt — im Gegensatz zu der verbotenen Wettfahrt (Abs. 1 das.) — ist nicht die möglichst schnelle Erreichung des Ziels, sondern die Erprobung der Kraftfahrzeuge auf ihre Zuverlässigkeit der Hauptzweck (Müller, AutomobilG., 5. Aufl., Anm. 3 zu § 31 KraftfV.D. S. 656). Abgesehen hiervon aber könnte der von den Rennfahrern verfolgte Zweck, mit möglichst großer Geschwindigkeit zu fahren und schneller als ihre Wettbewerber das Ziel zu erreichen, selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Straße, nicht aber übrigens die nicht abgesperrte Umgebung der Straße, den Fahrteilnehmern zur ausschließlichen Benutzung freigegeben wird, nicht als eine Tatsache angesehen werden, die zu einer Verminderung der an die Sorgfaltspflicht der Führer zu stellenden Anforderungen (§ 7 Abs. 2 Satz 2 KraftfG.) führen dürfte. Denn sonst würde entgegen den Ausführungen unter Ziff. 3 auf diesem Umwege doch die Haftung des Halters gemäß § 7 Abs. 1 KraftfG. für Schäden ausgeschaltet, die gelegentlich von Rennen infolge übergroßer Geschwindigkeit herbeigeführt werden.

4. Ferner rügt die Rev. Verletzung des § 287 ZPO.: Das für das Schleudern des Wagens und damit für den Unfall ursächliche Auftreten von Wasserrinnen, die der Bekl. bei

kommen, die eine zwanglosere und sachgemäßere Würdigung des Verhaltens des Rennfahrers gestattet als die Anwendung der Vorschriften der KraftfV.D., die diesem Milieu gegenüber ihrem Zweck nach versagen müssen. Man wird sich bei einer abgesperrten Rennstrecke die Rollen vor Augen führen müssen, die nach dem Zweck der Veranstaltung dem Rennfahrer und dem Zuschauer zugeteilt sind, und wird auf dieser Grundlage die Grenzen der Verantwortlichkeit dieser an der Veranstaltung beteiligten Faktoren finden können. Die vom RG. im konkreten Fall aufgestellten Maßstäbe dürften dabei abzulehnen sein. Um hier nur einen herauszugreifen: Die Übersichtlichkeit der Kurve darf für eine Rennstrecke nicht nach denselben Verkehrsgrundsätzen gewertet werden wie für einen allen anderen Wegbenutzern zugänglichen öffentlichen Weg. Wenn der Beginn der Geschwindigkeitsprüfung allen Teilnehmern signalisiert ist, wissen sie,

daß sie sich mit dem Betreten der Fahrbahn der Lebensgefahr aussetzen. Die Rollen sind hier fast umgekehrt verteilt wie auf dem öffentlichen Weg. Der Rennfahrer, der sich nach dem Programm der Veranstaltung die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten zur Aufgabe setzt, muß in weit höherem Maß als auf dem öffentlichen Weg mit der Disziplin und Zuverlässigkeit der Zuschauer rechnen, welche während des Rennens die Fahrbahn nicht betreten und sich in verantwortungsbehafteter Entfernung halten sollen.

Die Gründe, die das RG. zu seiner Rechtsauffassung führt, sind formal und nicht überzeugend. Es vermißt, daß diesen Fahrten in der KraftfV.D. keine ausdrückliche Sonderstellung in der Haftpflichtfrage zugewiesen wurde. Sollte hier etwa eine eigene gesetzliche Regelung des Haftpflichtrechts für eine bestimmte Art von Zuverlässigkeitsfahrten geschaffen werden? Diese Frage ist doch ohne weiteres zu verneinen.

seinen vorherigen Besichtigungsfahrten nicht bemerkt habe und die vielleicht erst kurz vor dem Unfall durch einen anderen Fahrer gerissen worden seien, seien ein unabwendbarer Zufall. Zu Unrecht habe der Verkl. dies deswegen verneint, weil der Befl. mit solchen Unebenheiten der Straße habe rechnen und deshalb durch entsprechende Herabminderung seiner Geschwindigkeit den hieraus erwachsenden Gefahren hätte begegnen müssen. Ob diesen letzteren Ausführungen des OLG. auch dann beizutreten sein möchte, wenn, wie unterstellt werden muß, die Rinnen erst kurz vor dem Unfall gerissen worden waren, bedarf keiner Entscheidung. Nach der rechtsbedenkensfreien Feststellung des angefochtenen Urteils wäre der Unfall des Kl. vermieden worden, wenn der Befl. die Kurve, in der sich die Rinnen befanden, mit herabgeminderter Geschwindigkeit durchfahren hätte. Hierzu aber war er, wie nach der bisherigen Sachlage angenommen werden muß, auch ohne Rücksicht auf das von ihm nicht bemerkte Vorhandensein der Rinnen verpflichtet. Denn einmal handelte es sich bei der Kurve nach den bei den Strafakten befindlichen Zeichnungen um eine scharfe Straßenkrümmung, und ferner ist die Kurve nach den vom Befl. überreichten Lichtbildern von dichtem Tannenwald umgeben, der den Überblick über die Fahrbahn behinderte; endlich war das letztere nach der eigenen Darstellung des Befl., die er gegen sich gelten lassen muß, auch infolge des auf der Kennstraße stehenden Publikums und der Rauchschwaden der Fall. Ein jeder dieser vier Umstände, für sich allein genommen, verpflichtete den Befl., seine Fahrgeschwindigkeit auf das in § 18 Abs. 2 KraftfVerfW.D. vorgesehene Maß herabzusetzen. Das ergibt sich nicht nur aus dem genannten § 18 Abs. 2 (vgl. auch §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerfW.D.), zu dessen Auslegung der § 18 Abs. 3 KraftfVerfW.D. in der ursprünglichen, scharfen Straßenkrümmungen besonders erwähnenden Fassung v. 3. Febr. 1910 (RGWl. S. 389) heranzuziehen ist (RG. 120, 156), sondern auch aus der allgemeinen Verkehrsforgaltspflicht (§ 276 BGB.), letzteres zum mindesten insoweit, als erfahrungsgemäß in scharfen Kurven Kraftfahrzeuge leicht ins Schleudern geraten und daher solche Kurven im Interesse der Verkehrssicherheit nur langsam durchfahren dürfen. Dabei kann es noch ganz dahingestellt bleiben, ob nicht die unter allen Umständen gebotene Rücksichtnahme auf das nach der Angabe des Befl. auf der Rennstrecke stehende Publikum eine Herabminderung der Fahrgeschwindigkeit erfordert haben würde. Hiernach haftet der Befl. dem Kl. nach bisheriger Sachlage nicht nur nach § 7 KraftfG., sondern auch nach §§ 823 Abs. 1, 276 BGB. und nach § 823 Abs. 2 BGB. i. Verb. m. dem als Schutzgesetz anzusehenden (RG. 84, 425) § 18 Abs. 2 KraftfVerfW.D., weil der Befl. in die Kurve mit größter Geschwindigkeit hineingefahren ist. Daß der Kl. sich bei dem landgerichtlichen Urteil beruhigt hat, würde den Verkl. an einer Bestätigung dieses Urteils auf Grund des § 823 BGB. nicht hindern (RG.: JW. 1929, 1462^o); nur müßte die Vorschrift des § 536 ZPO. beachtet werden, welche einer Abänderung des landgerichtlichen Urteils zum Nachteil des Befl. entgegenstehen würde.

5. Endlich vertritt die Rev. die Auffassung, daß der rechtliche Gesichtspunkt des Handelns auf eigene Gefahr oder aber die Vorschrift des § 254 BGB. zur Abweisung der Klage führen müßten. Der Verkl. hat nur die Anwendbarkeit letzterer Vorschrift geprüft und ist im wesentlichen mit folgender Begründung zu einem verneinenden Ergebnis gelangt. Der Kl. habe nicht unmittelbar an der gefährdeten Außenseite der Kurve gestanden, sondern an deren Ende. Zudem habe er sich etwa 3 m hinter dem polizeilich gezogenen Absperdraht aufgestellt; an dieser von der Polizei freigegebenen Stelle habe er sich für gesichert halten dürfen, zumal die beiden vor ihm befindlichen mittelstarken Fichten ihm seiner entschuldbaren Meinung nach Schutz geboten hätten. Es kann unerörtert bleiben, ob diese Ausführungen selbst dann eine Vertierung des Rechtsbegriffs des Verschuldens enthalten würden, wenn der Verletzte zwar ein gebildeter und lebenserfahrener Mann, aber ein Laie auf Kraftfahrzeugtechnischem Gebiete gewesen wäre. Denn so liegt die Sache nicht. Der Kl. ist vielmehr nach eigener Angabe langjähriger Automobilfahrer; diese Tatsache hat das angefochtene Urteil nicht erkennbar berücksichtigt. Es war daher zu prüfen, ob der Kl. als erfahrener Kraftfahrzeugführer sich hätte sagen müssen, daß er sich an einer gefährdeten

Stelle aufstellte, wenn er seinen Platz in der Nähe der Außenseite einer Kurve und nur etwa 3 m von dem Drahtzaun entfernt wählte; daß die beiden mittelstarken Fichten ihm keinen Schutz gegen alle Möglichkeiten einer Verletzung bieten konnten, wenn die Bäume von einem in schärfster Fahrt befindlichen Kraftwagen angefahren würden, hätte der Kl. vielleicht erkennen müssen; endlich war es seine Sache, zu prüfen, ob der von der Polizei für Zuschauer freigegebene Platz sicher war oder nicht (vgl. RG.: JW. 1910, 468⁴; 1912, 1060¹). Darüber hinaus hätte sogar der Vorderrichter, da er nur eine Gefährdungshaftung des Befl. als gegeben angesehen hat, nach Lage der Umstände erörtern müssen, ob der Schadensersatzanspruch des Kl. deshalb ganz oder teilweise ausgeschlossen sein würde, weil er sich, ohne durch eine gesetzliche, berufliche oder sittliche Pflicht hierzu verpflichtet zu sein, etwa bewußterweise einer vermeidbaren Gefahr ausgesetzt hat. Dieser Grundsatz ist für die Fälle der Gefährdungshaftung nicht nur für Vertragsverhältnisse, in denen daneben auch die Frage des Haftungsausschlusses durch stillschweigende Vereinbarung sogar für Fahrlässigkeitschäden zu untersuchen ist (RG. 128, 229²), sondern auch für außervertragliche Verhältnisse anerkannt (Wammspr. 1909 Nr. 357; RG.: JW. 1910, 618¹⁰; 1911, 28⁵; 1912, 857¹⁰; RGRKomm., 6. Aufl., Erl. 5 zu § 254 Bb. I S. 419, Erl. 7c zu § 833 Bb. II S. 613). Führt freilich die erneute Verhandlung vor dem BG. zu der Annahme einer Haftung des Befl. aus § 823 BGB., so könnte der Gesichtspunkt des Handelns auf eigene Gefahr eine Klageabweisung nicht rechtfertigen; es hat dann lediglich eine Abwägung nach § 254 BGB. stattzufinden, die im wesentlichen Sache tatrichterlicher Würdigung ist.

Nach alledem läßt sich das angefochtene Urteil, jedenfalls mit der bisherigen Begründung, nicht aufrechterhalten.

(U. v. 30. Okt. 1930; 37/30 VI. — Jena.)

b) Strafsachen.

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

I. Materielles Recht.

1. Kraftfahrzeugrecht.

21. Zur Bedeutung der sogenannten „Schrecksekunde“.)

Eine Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt hat das OLG. in der hohen Geschwindigkeit gefunden, mit der der Angekl. in die Ortschaft hineingefahren ist, obwohl er mit der Möglichkeit rechnen mußte, daß dadurch andere Wegebenutzer und besonders der vor ihm befindliche, in gleicher Richtung fahrende Radler F. gefährdet würden. Die Rev. hält dem entgegen, daß das Verhalten des F., der ohne ein Zeichen zu geben, sich plötzlich nach links gewendet habe, ganz widersinnig gewesen sei. Dem kann nicht beigetreten werden. Als F. den Teil des Ortes erreichte, in dem zu beiden Seiten der Straße Häuser standen, lag die Möglichkeit nicht ferne, daß der Radfahrer an seinem Ziele angelangt sei und einem der auf der anderen Seite der Straße liegenden Häuser zustreben würde. Daß ein Radfahrer aber auf wenig belebter

^o) JW. 1930, 2854.

Zu 21. I. Mehr wie bedenklich erscheint es, wenn das OLG. verlangt, daß der Kraftfahrer innerhalb eines geschlossenen Ortsteils auch damit rechnen muß, daß ein vor ihm her fahrender Radfahrer „an seinem Ziele angelangt sei und einem der auf der anderen Seite liegenden Häuser zustreben würde“, und zwar — hierin liegt das Schwergewicht der Entsch. — „ohne sich umzusehen oder durch ein Zeichen sein Vorhaben anzuzeigen“. Das OLG. meint, dies Verhalten des Radfahrers könne „nicht als eine außergewöhnliche, der Erfahrung des täglichen Lebens widersprechende Unvorsichtigkeit angesehen werden“, meint aber wohl, indem es sich im Ausdruck vergreift, etwas ganz anderes. Denn daß das Verhalten des Radfahrers tatsächlich eine außergewöhnliche Unvorsichtigkeit war, kann füglich nicht bezweifelt werden, und dem OLG. hat sicherlich vorgeschwebt, zu sagen, daß das Verhalten des Radfahrers nicht als eine außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung des täglichen Lebens liegende Unvorsichtigkeit ange-

Straße diese überquert, ohne sich umzusehen oder durch ein Zeichen sein Vorhaben anzuzeigen, kann nicht als eine außer-gewöhnliche, der Erfahrung des täglichen Lebens widersprechende Unvorsichtigkeit angesprochen werden.

Die Zubilligung der sog. Schrecksekunde wäre dann in Frage gekommen, wenn dem Angekl. lediglich zum Vorwurf gemacht wäre, daß er, von einer Gefahr überrascht, falsche oder zu spät die richtigen Maßnahmen getroffen habe. So liegt der Fall aber nicht, die Fahrlässigkeit liegt zeitlich weiter zurück und war schon begangen, als F. dem Angekl. in die Fahrbahn geriet und ihn dadurch erschreckt haben mochte.

Die Rev. tritt in ihren weiteren Ausführungen der Annahme des ursächlichen Zusammenhangs zwischen der die Fahrlässigkeit begründenden hohen Geschwindigkeit und dem tödlichen Erfolg entgegen und macht hierzu geltend, daß der Zusammenstoß mit dem Todeserfolg auch eingetreten wäre, wenn der Kraftwagen eine Geschwindigkeit von 30 km gehabt hätte.

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Angriff auf die Feststellung, F. habe beim Abbiegen bis zur Unfallstelle, die

sprochen werden könne. Aber auch wenn man den Satz so faßt — anders wäre er einfach nicht zu verstehen —, wie er wohl, auch im Zuge der übrigen rechtsgerichtlichen Rspr., aufgefaßt werden muß, erweckt er noch Bedenken.

1. Nach konstanter Rspr. ist alles das voraussehbar, was im Rahmen der täglichen Lebenserfahrung liegt; soweit also Unbesonnenheiten anderer Wegebenutzer in diesen Rahmen fallen, muß der Kraftfahrer natürlich auch diese in den Kreis seiner Erwägungen ziehen.

2. Der Radfahrer gehört nun bekanntermaßen zu den Schmerzenskindern des Verkehrslebens. Und wenn das RG. für den Radfahrer auch noch nicht den Satz ausgesprochen hat, der ihm einmal hinsichtlich der Kraftfahrer entfahren ist, daß nämlich „im Kraftverkehr die Reizung herrsche, die gesetzlichen Vorschriften außer acht zu lassen“ (RKrafft. 1929, 425; JW. 1929, 2817; RG. 125, 203; JurRdschPrVerf. 1929, 279; VerkRdsch. 1929, 371; HöchRdspr. 1930, 632; Recht 1929 Nr. 2035; ebenso Darmstadt: RKrafft. 1930, 444; HessRspr. 1930, 170; VerkRdsch. 1930, 395) so trifft dieser Satz auf den Radfahrer jedenfalls doppelt und dreifach zu. Wie denn auch das RG. in RKrafft. 1930, 366 (Nr. 291) von der „allgemeinen Erfahrungstatsache spricht, daß Radfahrer sich häufig unbesonnen verhalten“. Aus dieser Erfahrung des täglichen Lebens heraus hat der Kraftfahrer grundsätzlich und generell auch die Verkehrswidrigkeiten und Unbesonnenheiten von Radfahrern zu beachten und vorzuzusehen. (Ebenso verlangt das RG.: RKrafft. 1930, 138/39, von einem Lokomotivführer, der einen ungesicherten Bahnübergang durchfährt, daß er mit Unbesonnenheiten von Radfahrern zu rechnen habe.)

3. Demnach fragt es sich nur, ob auch das vorliegende, zweifellos unbesonnene und verkehrswidrige Verhalten des Radfahrers noch in den Rahmen der täglichen Lebenserfahrung hineinpaßt oder mit a. W., ob es so typisch ist, daß der Angekl. mit seinem Eintreten rechnen konnte und mußte. Das muß aber m. E. selbst bei Anlegung des strengsten Maßstabes an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers — entgegen dem RG. — verneint werden. Denn nicht nur das physikalische Trägheitsgesetz, sondern auch die Lebenserfahrung bekräftigt die Lehre von der Konstanz einer Bewegung und einer Richtung. Und es ist nur folgerichtig, wenn andere Gerichte — diesem Gesetz entsprechend — den vorliegenden Fall genau umgekehrt entschieden haben. Wobei natürlich davon auszugehen ist, daß der überholende Kraftfahrer dem Radfahrer (was vorliegend aber offenbar vorlag) genügenden Abstand lassen muß, um etwaigen geringfügigen Seitenbewegungen des Radfahrers Raum zu geben (RG.: RKrafft. 1927, 64; VerkRdsch. 1926, 577; BayObLw. : RKrafft. 1928, 235; RG.: RKrafft. 1926, 104). So sagt das BayObLw. (DRZ. 1929, 448) mit Recht: „Der einen Radfahrer überholende Kraftfahrzeugführer muß allerdings in Betracht ziehen, daß der Radfahrer nicht genau eine gerade Fahrlinie einhalten, sondern geringe Abweichungen nach rechts oder links machen wird. Aber er braucht nicht unter allen Umständen damit zu rechnen, daß der Radfahrer, der sich auf der rechten Seite der Straße befindet, plötzlich und ohne ersichtlichen Grund unter Änderung seiner Fahrtrichtung sich stark nach links wenden werde. Es entspricht der täglichen Erfahrung, daß Radfahrer, die sich auf der für ihre Fahrtrichtung richtigen Straßenseite befinden, wenn hinter ihnen das Warnungszeichen eines sich annähernden Kraftfahrzeugs ertönt, sich nicht umjahren, sondern ihre Fahrtrichtung beibehalten und es dem nachfolgenden Kraftfahrzeug überlassen, sie unter genügendem Ausbiegen nach links zu überholen. Mit einem solchen Verhalten rechnet auch der Kraftfahrer, ... Es wäre aber eine über-

bei der Breite der Fahrbahn von 5½ m ganz nahelieg, mehrere Sekunden gebraucht, ein rein tatsächlicher und deshalb unbeachtlich ist. Das RG. kommt zum Ergebnis, daß der Angekl. deshalb, weil er seinen Wagen bei einer Geschwindigkeit von 30 km durch Bremsen auf 2—3 m zum Halten bringen kann, den Zusammenstoß bei dieser Geschwindigkeit vermeiden haben würde. Hierbei kam nun aber, wie die Rev. mit Recht hervorhebt, noch die Überraschungszeit in Betracht, welche sie mit dem Wort „Schrecksekunde“ bezeichnet. Wäre der Angekl. auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km von dem plötzlich in seiner Fahrbahn befindlichen Hindernis überrascht worden, dann hätte er unter allen Umständen eine Zeitspanne gebraucht, bis er irgendeine Maßnahme hätte treffen können. Diese sog. Reaktionszeit, für welche zahlreiche psychologische Versuche angestellt sind, schwankt in seinen Werten. Hier, wo eine sog. Wahlzeit in Betracht kommt, weil der Angekl. sich bei Erkenntnis der Gefahr entschließen mußte, entweder zu bremsen oder rechts oder links vorbeizufahren, wird sie, von der Überraschung bis zur Betätigung der Bremse mindestens auf ½ Sekunde anzusetzen sein (vgl. Entsch. des erf. Sen. v.

spannung der vom Kraftfahrer zu fordernden Sorgfaltspflicht, wollte man ihm zumuten, auch ein nicht ersichtlich veranlaßtes Abbiegen des Radfahrers nach links zu berücksichtigen.“ Ähnlich sagt Celle: RKrafft. 1930, 93 von einem Kraftfahrer, der eine Radfahrerin — noch zudem rechts — überholte: „Wenn der Angekl. sich darauf verließ, daß die Zeugin die bisherige Fahrtrichtung beibehalten würde, wie es Radfahrer gewöhnlich zu tun pflegen, so kann ihm das nicht als Verschulden angerechnet werden.“ (Ähnlich auch BayObLw.: RKrafft. 1927, 64; Hamburg: RKrafft. 1930, 272, gebilligt von Louis, ebenda; Frankfurt: RKrafft. 1930, 353.; Düsseldorf sagt (RKrafft. 1930, 414): „Solange ihm der andere Wegebenutzer nicht durch Winkzeichen zu erkennen gegeben hat, daß er seine bisherige Fahrtrichtung ändern wolle, darf der Kraftfahrer damit rechnen, daß jeder die rechte Straßenseite einhalten werde.“

Aber auch das RG. selber, dessen Anforderungen an den Kraftfahrer im Lauf der Jahre immer schärfer geworden sind, hat früher den vorliegenden Fall anders beurteilt. So nennt es in einem Urteil v. 30. Jan. 1930 (RKrafft. 1930, 195), wo gleichfalls der Kraftfahrer — nach Meinung des RG. zu Recht — rechts überholt hatte und der zu überholende Radfahrer plötzlich in die Fahrbahn des Autos nach rechts abbog, diese Bewegung ein „unbrauchbares Verhalten des zu überholenden Wegebenutzers“ und billigt die Ausführung der Str.R., daß der Angekl. mit dem plötzlichen Rechtsabbiegen des verunglückten Radfahrers nicht habe rechnen brauchen. Ebenso sagt es im Ur. v. 17. Febr. 1930: JW. 1930, 1970, in einem ganz ähnlich gelagerten Falle: „Jedem welche Unsicherheit in der Art seines (nämlich des Radfahrers) Fahrens ist im Urteil nicht festgestellt. Unter diesen Umständen ist aber nicht ersichtlich, inwiefern die Annahme des Angekl. leichtfertig gewesen sein soll, jener werde seine Fahrtrichtung auch weiterhin beibehalten.“ Im Ur. v. 27. Okt. 1930 JurRdschPrVerf. 1930, 418; DR. 1930, 363) sagt es von einem entgegenkommenden Radfahrer, der plötzlich in die Fahrbahn des Autos fährt: „Hier hat ... der Kl. ein Verhalten gezeigt, mit dem schlechterdings nicht zu rechnen war, indem er ohne erkennbaren Anlaß in die Fahrbahn des Kraftwagens hineinfuhr“, und im Ur. v. 8. Mai 1930 (RKrafft. 1930, 366) sagt es von einem Radfahrer, der plötzlich von dem Radfahrerweg in die Fahrbahn des Kraftwagens hineinfährt, dies Verhalten sei nicht mehr als unbesonnen, sondern schon als „mutwillig“ zu bezeichnen. Es mag sein, daß ein die Straße überquerender Radfahrer — obgleich dies höchst leichtfertig erscheint — sich vorher nicht umzusehen braucht (so Düsseldorf: RKrafft. 1930, 353/54); aber daß er obendrein dann noch — entgegen der polizeilichen Regelung in den StrßVerkO. — kein Winkzeichen gibt, dieses Gesamtverhalten ist so leichtsinnig, so unbesonnen und der Regel zuwider, daß kein Kraftfahrer damit zu rechnen braucht. „Die jetzigen Verkehrsverhältnisse“, sagt Celle: RKrafft. 1928, 138, machen es unbedingt notwendig, daß jeder, der eine Straßenkreuzung, und zwar nicht nur innerhalb einer Ortspfl., überqueren will, sich vorher sorgfältig vergewissert, ob der beabsichtigte Übergang frei von Hindernissen und Gefahren ist.“ Ebenso hat Kiel in einem dem vorliegenden ganz ähnlich liegenden Falle (JW. 1929, 2840, gebilligt von Louis, ebenda) eine Schuld des Kraftfahrers verneint.

Insofern ist das Urteil des RG. mithin abzulehnen.

II. Was das RG. über die Schrecksekunde ausführt, ist grundsätzlich Natur; um so mehr ist es zu bedauern, daß es so schwer verständlich ist.

1. Die sog. Schrecksekunde will das RG. dem Angekl. nicht zubilligen, weil seine Fahrlässigkeit nicht erst in dem Augen-

25. Juni 1928, II 576/28 = JZ. 1928, 2716 und die Ann. von Marbe hierzu). Diese Reaktionszeit scheint das LG. außer acht gelassen zu haben. Es wäre festzustellen gewesen, welchen Einfluß sie auf den Eintritt oder Nichteintritt des Unglücks gehabt hätte. Dabei hätte berechnet werden müssen, welche Strecke der Wagen in der Reaktionszeit zurückgelegt haben würde, wozu dann noch der Bremsweg hinzuzurechnen war. Auch ohne Überraschung braucht der Kraftfahrer eine gewisse Zeitspanne zur Fassung und Ausführung eines Entschlusses zum Handeln, sie ist nur wesentlich kürzer als die Überraschungszeit. In Betracht kam auf der anderen Seite, ob der Angekl. bei pflichtgemäßer Ermäßigung der Fahrgewindigkeit einen etwas größeren Abstand von F. gehabt haben würde. —

Aus welchen Gründen das LG. eine Geschwindigkeit von 30 km für angemessen gehalten hat, ist nicht ersichtlich. Ein Rechtsirrtum wäre es, wenn es angenommen hätte, daß die Einhaltung der in § 18 Abs. 3 B. D. zugelassenen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich keine Fahrlässigkeit und ihre Überschreitung stets eine solche darstellen würde. Unabhängig von

der Polizeivorschrift war vielmehr nach der gegebenen Sachlage zu prüfen, wo die Grenze der Fahrlässigkeit lag.
(U. v. 12. Jan. 1931; 2 D 1003/30.)

22. §§ 18 Abs. 1, 24 Kraftf. Verf. B. D. Der Vorfahrtberechtigte muß mit einem verkehrswidrigen Verhalten der sich aus Seitenwegen nähernden Kraftfahrzeugführer rechnen.

Auch das SchöffG. geht davon aus, daß der Angekl. als Benutzer des Hauptverkehrsweges vor dem aus dem Seitenweg kommenden, von dem früheren Mitangeklagten G. gesteuerten Fahrzeug möglicherweise das Vorfahrtsrecht gehabt habe. Es kommt aber gleichwohl zu dem Ergebnis, der Angeklagte habe „damit rechnen müssen, daß sich seiner Fahrbahn an den Kreuzungen der Nebenstraßen Hindernisse in den Weg stellen könnten. Wenn er trotzdem eine übermäßige Geschwindigkeit eingeschlagen habe, so habe er fahrlässig gehandelt. Weiter sei es fahrlässig gewesen, daß er, als er den Wagen des G. bemerkt habe, seine Geschwindigkeit noch vergrößert habe und an diesem Wagen

„Schrecksekunde“ in Anspruch und behauptet, daß er nach Ablauf dieser kurzen Zeitpanne den Wagen nicht mehr rechtzeitig habe anhalten können. Das mag zutreffen. Doch kann dem Bekl. eine derartige Reaktionsfrist nicht zugestanden werden. Wer eine Straße mit lebhaftem Fußgängerverkehr durchfährt, muß immer mit dem Auftauchen von Fußgängern vor seinem Wagen rechnen, muß in ständiger Bereitschaft und Geistesgegenwart jederzeit zu zweckmäßigem 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 zugebilligt werden. —

Mit dieser Rspr. bricht der obige, im Urteil ausgesprochene Satz und billigt auch in solchen Fällen eine Reaktionszeit dem Kraftfahrer zu, die das RG. aber, was einleuchtend ist, kürzer als sonst bemißt.

Zweifelhaft bleibt aber, warum das RG. im Zusammenhang der Gründe diesen Satz, der gar nicht ins Urteil und zu dem konkreten Falle paßt, überhaupt ausspricht. Zumal er, den anderen Ausführungen gegenübergestellt, verwirrend wirken muß. (Denn welche Reaktions- oder Überraschungszeit will es nun im Endeffekt zubilligen, die längere oder die kürzere?)

Eine klare Formulierung wäre aber um so angebrachter gewesen, als die Frage der Anrechnung der Schrecksekunde ohnehin schon Verwirrung genug gestiftet hat (vgl. Hegener: Rkraf. 1929, 248; Rothenburg: Rkraf. 1930, 14; Hellwig: AutorechtsRdsch. 1930, 40 ff.; Fischer: Rkraf. 1930, 437; Arndt: Rkraf. 1930, 466; Louis: JZ. 1929, 2840), und gerade, weil hier rechtliches Neuland ist, baldmöglichst die Stellungnahme unseres OGH. in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise vorzulegen wäre.

4. Das RG. will dem Angekl. ebenso wie in JZ. 1928, 2716 „mindestens eine halbe Sekunde „Überschungszeit“ zubilligen. Marbe hat in JZ. 1928, 2717 diese Zeitpanne in der Tat als Minimum gefordert. Es erscheint aber gewagt, in solchen Fällen einfach eine halbe Sekunde anzunehmen. Das BayObLGSt. 25, 172 spricht von „Sekunden“, in BayObLGSt. 28, 168 ff. von „einem starken Bruchteil einer Sekunde“, Stuttgart: Rkraf. 1929, 423 von „einer vollen Sekunde“ (ebenso LG. Gießen: Rkraf. 1929, 475), und das RG. verkennt in JZ. 1928, 2716 selbst nicht, daß „schon eine halbe Sekunde der Berechnung der Strk. über die Vermeidbarkeit des Unfalles den Boden entziehen würde“. Tatsächlich ist jede Zeitfestsetzung willkürlich; jeder Mensch reagiert anders, und irgendeine absolute Norm ist unmöglich (vgl. Rothenburg: Rkraf. 1930, 14 ff. und Minte: Rkraf. 1930, 175). Kommt es daher im konkreten Falle bei einer solchen Berechnung entscheidend auf die Schrecksekunde an — und bei jedem Unfall handelt es sich um einen Meter und eine Sekunde —, so wird die Strk. kaum darum herum kommen, das Reaktionsvermögen des betreffenden Angekl. bzw. die Länge seiner Schrecksekunde psychotechnisch festzustellen, wie dies hier und da auch schon geschieht (vgl. das Urteil des SchöffG. Landsberg: Rkraf. 1930, 404), eine Forderung, für die ich mich immer schon eingesetzt habe (vgl. meine Ausführungen in Rkraf. 1928, 360; 1930, 460 ff., gebilligt von Moede: Rkraf. 1931, 65).

III. Die Ausführungen über die Kausalität sind zu billigen, insbes. der Satz, daß das Innehalten der polizeilichen Fahrvorschriften nicht etwa die Fahrlässigkeit ausschließt und umgekehrt. In diesem Sinne hat die Rspr. stets entschieden. Vgl. z. B. BayObLGSt.: Rkraf. 1926, 43 = RGSt. 25, 146/47; RGSt. 59, 341; 60, 84; RG.: Rkraf. 1927, 144, 222 = WerkRdsch. 1927, 412; Dresden: Rkraf. 1928, 74; RG.: Rkraf. 1929, 392; RG.: Rkraf. 1930, 89/90, 147.

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

Blick eingesetzt habe, als der Radfahrer quer über die Straße bog, sondern schon zeitlich vorher. Letzteres liegt im Zuge der konstanten Rspr. (vgl. RGSt. 22, 413 ff.; RG.: JZ. 1915, 275; RGSt. 60, 29; JZ. 1926, 1171; Rkraf. 1926, 25; RG.: Rkraf. 1926, 106; Hamm: Rkraf. 1928, 62; WerkRdsch. 1927, 509; RG.: Rkraf. 1928, 116; RG.: DRZ. 1929 II, 249/50; „Es kommt nicht nur darauf an, ob der Kraftfahrer im letzten Augenblicke der Gefahr die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, sondern auch darauf, ob er durch sein vorausgehendes Verhalten fahrlässig die bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt vermeidbare Gefahr und damit den rechtswidrigen Erfolg verursacht hat“, so Dresden: R. d. A. Kartenfolge „Voraussehbarkeit“ VI A, Nr. 7).

2. Wohl aber würde das RG., wie aus seinen Ausführungen über die Kausalität hervorgeht, dem Angekl. dann die Schrecksekunde konzabieren, wenn er vorschriftsmäßig gefahren wäre. (Warum hier das RG. von 30 km Stundentempo ausgeht, ist unklar, da es am Ende des Urteils selber die Annahme des LG., diese Geschwindigkeit sei angemessen gewesen, beanstandet.) Das deckt sich mit der bisherigen Rspr., wonach dem Kraftfahrer eine Schrecksekunde nur dann angerechnet werden kann, wenn er allen seinen Verpflichtungen nachgekommen ist (BayObLGSt. 10, 238 ff.; 25, 172/73; JZ. 1926, 825; Rkraf. 1926, 63; BayObLG.: Rkraf. 1927, 11; Dresden: Rkraf. 1928, 183; RG.: JZ. 1928, 2716; Rkraf. 1928, 283; DRZ. 1928 II, 337; BayObLG.: Rkraf. 1929, 76; WerkRdsch. 1928, 536; Stuttgart: Rkraf. 1929, 423).

Dementsprechend will das RG. auch im vorliegenden Falle die Schrecksekunde — die es „Überschungszeit“ nennt — nur dann zugebilligt wissen, wenn der Angekl. von der Gefahr, also von dem plötzlichen Linksabbiegen des Radfahrers, überrascht worden ist. Das ist aber fast schlechterdings nicht zu vereinen mit den unmittelbar vorhergehenden Ausführungen, daß der Angekl. dieses Verhalten des Radfahrers habe vorhersehen können und müssen. War dies wirklich der Fall, so ist nicht einzusehen, warum er durch das (vorherzusehende) Verhalten des Radfahrers nicht überrascht worden sein soll, wobei es auf die von ihm eingehaltene Geschwindigkeit naturgemäß nicht ankommt. So hat das RG. auch in einer Reihe von Fällen, in denen der Kraftfahrer nach seiner Ansicht mit irgendeinem Vorkommen in der Fahrbahn rechnen mußte, ihm die Schrecksekunde nicht zugebilligt, eben unter Hinweis auf diese Voraussehbarkeit (RG.: Rkraf. 1929, 248; WerkRdsch. 1929, 215, abgelehnt von Hegener: Rkraf. 1929, 248, und Rothenburg, ebenda, 1930, 14; RG.: Rkraf. 1930, 185; RG.: Rkraf. 1929, 466; HöchstRspr. 1930 Nr. 631; Recht 1929 Nr. 1586; WerkRdsch. 1929, 415; JurRdschPrVerf. 1929, 221; RG.: Rkraf. 1929, 475/76). Ob diese anderweitige Rspr. des RG. richtig ist oder nicht, mag hier dahingestellt bleiben; jedenfalls steht sie mit dem obigen Urteil, das dem Angekl. trotz Vorhersehbarkeit des Unfalles bei ordnungsmäßiger Fahrweise eine Schrecksekunde zubilligt, in Widerspruch.

3. Ebenso widerspruchsvoll gegenüber der bisherigen Rspr. ist der Schlusatz — von dem man ohnehin schwer erkennen kann, in welchem Zusammenhang er mit den anderen Ausführungen des Urteils steht —: „Auch ohne Überraschung braucht der Kraftfahrer eine gewisse Zeitpanne zur Fassung und Ausführung eines Entschlusses zum Handeln, sie ist nur wesentlich kürzer als die Überraschungszeit.“ Dieser Satz, für sich genommen, ist zweifellos richtig (vgl. meine Ausführungen in Rkraf. 1930, 467), widerspricht aber der bisherigen Rspr. (vgl. oben unter Nr. 2), die dem Kraftfahrer in den Fällen, in denen sie ihm keine Überraschung zubilligte, auch keine Reaktionszeit zugestand. Vgl. insbes. RG.: Rkraf. 1929, 248, wo es heißt:

„Der Bekl. nimmt für sich eine Reaktionsfrist, eine sog.

in einem Linksbogen habe vorbeikommen wollen. . . .“ Diese „Fahrlässigkeiten“ seien für den Zusammenstoß, „den der Angekl. bei gehöriger Aufmerksamkeit auch habe voraussehen müssen“, ursächlich geworden.

Diese Ausführungen des SchöffG. lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Vorschrift des § 24 KraftfVerkVd. hat nicht die Bedeutung, daß die Benutzer des Hauptverkehrsweges auf den aus den Seitenstraßen kommenden Verkehr keinerlei Rücksicht zu nehmen brauchen. Die Vorschrift des § 18 Abs. 1 KraftfVerkVd., nach der die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, gilt, wie das RG. bereits in der Entsch. v. 27. Juni 1929, 2 D 314/29, ausgesprochen hat, auch für den Vorfahrtberechtigten bei dem Durchfahren von Wegekreuzungen. Auch der auf einem Hauptverkehrswege sich bewegende Führer eines Kraftfahrzeuges muß also damit rechnen, daß aus einem Seitenweg plötzlich Hindernisse auftauchen können und muß danach bei der Annäherung an einen Seitenweg seine Geschwindigkeit regeln; er darf sich insbes. nicht darauf verlassen, daß die Benutzer von Seitenwegen ihm die Vorfahrt stets überlassen, hat vielmehr mit verkehrswidrigem Verhalten solcher Führer zu rechnen, da ein derartiges Verhalten nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung liegt (RG. a. a. O.). Dieser Verpflichtung hat der Angekl. nach den Feststellungen des SchöffG. zuwidergehandelt.

Ob auch das Verschulden eines anderen zu dem Unfall beigetragen hat, ist für die Frage der Bestrafung des Angekl. ohne Bedeutung. Es genügt zu seiner Verurteilung, daß er eine Bedingung zu dem eingetretenen Erfolge gesetzt hat.

(3. Sen. v. 26. Juni 1930; 3 D 1333/29.) [M.]

23. § 23 Abs. 4 KraftfVerkVd. Unübersichtlichkeit einer Wegstelle i. S. dieser Vorschrift. †)

Das BG. hat das für den Zusammenstoß des von dem Angekl. geführten Kraftwagens mit dem ihm begegnenden Kraftwagen des Nebenkl. und damit für die Körperverletzung der Insassen der beiden Kraftwagen ursächliche Verschulden des Angekl. darin erblickt, daß er auf der Kreisstraße Sch.—Gl., mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 50 km von Sch. kommend, es unternommen hat, den vor ihm fahrenden Motorradfahrer D., als dieser noch etwa 4—6 m von ihm entfernt war, trotz Unübersichtlichkeit der Fahrstraße zu überholen (vgl. dazu § 23 Abs. 4 KraftfVerkVd.).

Wie die StrR. hierzu auf Grund des Ergebnisses des von ihr eingenommenen richterlichen Augenscheins ausführt, ändert sich die Übersichtlichkeit der Fahrstraße. Ein Stück hinter der Unfallstelle befindet sich eine Kurve. An der Stelle, an welcher der Angekl. mit dem Überholen begann, war der Weg auch noch hinter der Kurve „ein Stück“, aber nicht so weit zu übersehen, daß der Angekl. den ihm von Sch. entgegenkommenden Kraftwagen des Nebenkl. bemerken konnte. Kurz vor der Unfallstelle rückten die hinter der Kurve befindlichen Bäume so zusammen, daß von dort aus der hinter der Kurve gelegene, vorher sichtbare Straßenteil nicht mehr zu sehen ist.

Auf Grund dieser Feststellungen, die die Rev. zu Unrecht

Zu 23. Dem Urteil liegt eine im Kraftfahrzeugverkehr häufig vorkommende Sachlage zugrunde. Eine Landstraße macht eine Biegung. Befindet sich der Kraftfahrzeugführer mit seinem Wagen noch weiter von der Kurve entfernt, so kann er auch ein Stück des Weges hinter der Kurve übersehen. Je näher er jedoch an die Kurve herankommt, um so mehr schwindet sein Einblick in das Straßenstück, das hinter der Kurve liegt.

Man könnte nun vielleicht annehmen, daß in den Fällen, in welchen die Entfernung von dem Punkt, in dem das Überholen beginnt, bis zum Schnittpunkt der Kurve ebensolang ist, als das hinter der Kurve gelegene Wegstück, die Fahrbahn für den Kraftfahrzeugführer übersichtlich i. S. der KraftfVerkVd. sei. Dies wäre jedoch schon dann nicht richtig, wenn sich das entgegenkommende Fahrzeug schneller bewegt. Ganz unberücksichtigt ließe diese Annahme alle Gefahrenquellen, die sich für den die Kurve durchfahrenden Kraftfahrzeugführer dadurch ergeben, daß im letzten Moment in der Kurve Verkehrshindernisse auftauchen, die im Zeitpunkt des Überholens nicht sichtbar waren.

Es ist deshalb dem Ur. zuzustimmen, wonach in derart gelagerten Fällen bereits die Überholungsstelle einen Teil einer unübersichtlichen Wegstelle i. S. des § 23 Abs. 4 KraftfVerkVd. bildet.
RM. Dr. C. Wille, München.

als widerspruchsvoll bezeichnet, kommt das BG. zu dem Ergebnis, daß die Fahrstraße bereits bei Beginn des Überholens i. S. des § 23 Abs. 4 KraftfVerkVd. unübersichtlich gewesen sei. Diese Auffassung ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Beschaffenheit der Straße war, wie das Ur. zutreffend darlegt, an derjenigen Stelle, an welcher der Angekl. mit der Überholung des Motorradfahrers begann, wenn sie von dort aus auch noch ein „Stück“ hinter der Kurve sichtbar war, doch nicht derartig, daß der Angekl. den Ablauf des Verkehrs vollständig überblicken, auf diese Weise alle Hindernisse und Gefahren rechtzeitig bemerken und ihnen somit begegnen konnte. Es erhebt dies schon daraus, daß die Übersicht der Straße beim Überholungsbeginn nicht so weit reichte, daß der Angekl. den ihm entgegenkommenden — eine Gefahrenquelle darstellenden — Kraftwagen des Nebenkl. bemerken konnte.

(2. Sen. v. 5. Juni 1930; 2 D 417/30.) [M.]

24. § 24 KraftfVerkVd.; §§ 222, 230 StGB.; § 267 StGB. Die Bestimmung der VerlStraßVerkVd. v. 15. Jan. 1929, daß die Straßen mit Straßenbahngleisen als Hauptverkehrswege zu gelten haben, ist mit dem reichsrechtlichen Begriff des Hauptverkehrsweges vereinbar. Sorgfaltspflicht des Vorfahrtberechtigten. Daß der Täter die durch seinen Beruf gebotene Aufmerksamkeit außer acht gelassen hat, kann bei der Strafzumessung wegen einer Verurteilung nach §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. nicht erschwerend berücksichtigt werden. †)

Der Begriff des Hauptverkehrswegs in § 24 KraftfVerkVd. ist, wie das BG. mit Recht und in Übereinstimmung mit dem Ur. RGSt. 63, 413 angenommen hat, ein reichsrechtlicher Begriff, dessen Anwendbarkeit der richterlichen Entscheidung unterliegt; die Unterordnung gewisser Straßen unter sie durch Landes- oder Ortsgesetze und -verordnungen ist nicht beachtlich, soweit sie dem ihm im reichsrechtlichen Sonderrecht für Kraftfahrzeuge beigelegten Sinn nicht entspricht. Das RG. hat aber in jenem Urteil als im Interesse der Verkehrssicherheit unbedingt geboten und deshalb i. S. des § 24 KraftfVerkVd. liegend erachtet: „Wenn eine Polizeiverordnung einer Großstadt das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen für ihren Bezirk geregelt hat, so ist bis zu dem in einem besonders gestalteten Einzelfall etwa möglichen Nachweis des Gegenteils anzunehmen, daß diese Regelung nach Maßgabe der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse und nicht nach anderen Gesichtspunkten getroffen ist, die mit den reichsrechtlichen Begriffen unvereinbar sind.“ Die in § 21 Abs. 2 unter b der VerlStraßVerkVd. v. 15. Jan. 1929 getroffene Regelung: „Als Hauptverkehrswege haben zu gelten . . . die Straßen mit Straßenbahngleisen“ kann nicht als schlechthin unvereinbar mit dem reichsrechtlichen Begriff angesehen werden. Sie berücksichtigt offenbar den entscheidenden Gesichtspunkt, daß in Berlin eine Straße mit Straßenbahngleisen bis zum Beweise des Gegenteils als für wichtigeren Verkehr eingerichtet und als stärkerem Verkehr dienend anzusehen ist, wie eine sie kreuzende oder in sie einmündende

Zu 24. 1. Der Begriff des Hauptverkehrswegs i. S. des § 24 KraftfVerkVd. ist in konstanter Mspr. dahingehend ausgelegt worden, daß die Verkehrsstärke maßgebend ist (so BayObSt. 26, 286 = VerkRdsch. 1927, 351 = NKraftf. 1927, 127; OLG. Hamm.: NKraftf. 1929, 468; Celle: NKraftf. 1930, 359; Kiel: NKraftf. 1929, 471; RG.: NKraftf. 1929, 424 und 1930, 359 = DMZ. 1930, 11; RG.: NKraftf. 1930, 356; Dresden: NKraftf. 1930, 360; RG.: JW. 1930, 2864), eine Auffassung, die dem Sinn und Zweck des § 24 KraftfVerkVd. auch durchaus gerecht wird. Nun hat sich aber in städtischen Verhältnissen vielfach das Bedürfnis herausgestellt — schon deswegen, um den Polizeivorganen einen eindeutigen Maßstab an die Hand zu geben —, bestimmte Straßen als Hauptverkehrswege durch PolVd. zu bestimmen. Insbes. haben in Preußen die örtlichen Polizeiverwaltungen im Anschluß an den Runderlaß des InnMin. v. 27. Juli 1928 (NKraftf. 1928, 290), der die Einführung einer solchen Regelung empfahl, durch örtliche PolVd. bestimmt, daß sämtliche Straßen, in denen Straßenbahngleise verlegt sind, als Hauptverkehrswege zu gelten hätten. Eine solche Regelung hat auch Berlin in § 21 Abs. 2 b StraßVerkVd. v. 15. Jan. 1929 getroffen. Die Rechtsgültigkeit einer solchen Vorschrift ist von jeher in der Mspr. bestritten gewesen. Bejaht wurde sie vom RG.: NKraftf. 1928, 69 = DMZ. 1928, 158; OLG. Hamm.: NKraftf. 1929, 468;

Straße ohne Straßenbahngleise. An diese Regelung haben sich im Berliner Straßenverkehr besonders auch die Kraftfahrzeugführer zunächst zu halten, jeder hat damit zu rechnen, daß sie auch von anderen als maßgebend erachtet wird. Nach dem angefochtenen Urteil sind von keiner Seite zwingende Gründe vorgebracht worden, die hier im besonderen Falle für das Verhältnis der mit Straßenbahngleisen belegten Bismarckstraße zu der Bergstraße, einer Straße ohne Straßenbahngleise, die allgemeine ortspolizeiliche Regelung als den rechtsrechtlichen Begriffen Hauptverkehrsweg und Seitenweg widersprechend erscheinen lassen könnten. Zu einer Sonderprüfung bestand deshalb keine Veranlassung. Das BG. ist aber bei der selbständigen Prüfung der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse — die es für geboten hielt, weil es § 21 Abs. 2 der BerlStraßVerfD. als unwirksam ansah — in rechtlich nicht zu beanstandender Beweisführung zu dem gleichen Ergebnis gelangt, daß die Bismarckstraße im Verhältnis zur Bergstraße ein Hauptverkehrsweg, die Bergstraße ein Seitenweg i. S. des § 24 KraftfVerfD. ist.

1. Der auf der Bergstraße fahrende Angekl. B. hatte also bei der Kreuzung mit der Bismarckstraße das Vorfahrtrecht des auf dieser herankommenden Kraftwagens des Mitangekl. zu beachten. Seine etwaige Unkenntnis von der Eigenschaft der Bismarckstraße als Hauptverkehrsweg erklärt das BG. ohne Rechtsirrtum u. a. gerade wegen der weithin sichtbaren Straßenbahnanlage als durch Fahrlässigkeit verschuldet und darum nach § 59 Abs. 2 StGB. als unbeachtlich für die ihm zur Last gelegten Fahrlässigkeitsvergehen. Der Angekl. B. ist nach den Feststellungen der Strk. mit unzulässig hoher Geschwindigkeit an die Kreuzung heran- und in sie hineingefahren, ohne das Vorfahrtrecht des gleichzeitig eintreffenden Mitangekl. zu beachten, und hat außerdem zu spät die Bismarckstraße nach links zu beobachtet, von wo zuerst Gefahr drohte. Durch dieses pflichtwidrige Verhalten hat er nach der Über-

zeugung des BG., was er voraussehen konnte, den Zusammenstoß seines Kraftwagens mit dem des Mitangekl. und damit den Tod der Frau J. und die Körperverletzung von neun Menschen herbeigeführt, von denen jedoch nur zwei Straf-antrag gegen ihn gestellt haben.

2. Tod und Körperverletzungen wurden aber nach der rechtlich einwandfrei begründeten Ansicht der Strk. zugleich auch durch Fahrlässigkeit des Mitangekl. M. verursacht: Er durfte nicht blindlings darauf vertrauen, daß er von seinem Vorfahrtrecht ohne Gefahr werde Gebrauch machen können, und zwar um so weniger, als er bei Beobachtung des in schnellster Fahrt der Kreuzung sich nähernden Angekl. B. mit dessen vorschriftswidrigen Fahren über die Kreuzung, mit dem gefahrbringenden Verhalten „eines wilden und unvorsichtigen Fahrers“ rechnen mußte. Bei diesen besonderen Umständen hätte er nicht auf sein Vorfahrtrecht pochen und auch nicht in verlangsamter Fahrt die Kreuzung noch vor ihm zu überqueren versuchen dürfen, in der er, wie auch für ihn voraussehbar war, mit dem erkennbar ihm die Vorfahrt nicht einräumenden Wagen B.s zusammenstoßen und dadurch Menschen an Leib und Leben verletzen konnte. Eine rechtsirrigere Überspannung der Sorgfaltspflicht und der Vorhersehbarkeit ist in diesen Erwägungen des BG. nicht zu finden.

Der Rev. des Angekl. M. ist jedoch zuzugeben, daß das BG. den Straferhöhungsgrund der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. in dem durch ihn gegebenen Strafrahmen nochmals zur Verschärfung der Strafe verwertet hat. Im angefochtenen Urteil heißt es: Erschwerend fiel aber seine Unachtsamkeit ins Gewicht, die er in Ausübung seines Berufs begangen hat. Das war unzulässig (vgl. RGSt. 57, 379 und die dort angezogenen Entsch.). Der Fehler kann auf das Strafmaß von Einfluß gewesen sein.

(2. Sen. v. 19. Juni 1930; 2 D 243/30.)

[A.]

Hamburg: Rkraftrf. 1929, 473; Kiel: JW. 1930, 1238 = DRZ. 1930 II Nr. 226 = Rkraftrf. 1929, 471 = VerhAbtsch. 1930, 132; BayObLG.: Rkraftrf. 1930, 23; Dresden: Rkraftrf. 1929, 476; 1930, 359; 1930, 96; Hamburg: Rkraftrf. 1930, 360 = DRZ. 1930, 31; RG.: Rkraftrf. 1930, 359; übereinstimmend Unger: Autorechtl. Abtsch. 1930, 54; Förster: ebenda 1930, 42; v. b. Groeben: Rkraftrf. 1928, 69; Kessel: Rkraftrf. 1928, 291. Verneint wurde sie dagegen von Rostock: Rkraftrf. 1929, 468 = HöchstRspr. 1928 Nr. 1948 = DRZ. 1928, 468; Dresden: Rkraftrf. 1929, 476; übereinstimmend Alexander: Rkraftrf. 1928, 132; Koch: Rkraftrf. 1929, 280.

Diejenige Entsch., die die Rechtsgültigkeit einer solchen Regelung bejahen, stützen sich im wesentlichen auf § 2 Abs. 1 KraftfVerfD., wonach für den Kraftfahrzeugverkehr sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vorschriften gelten, sofern nicht reichs- oder landesrechtlich andere Bestimmungen getroffen worden sind, und führen aus (so insbes. RG.: Rkraftrf. 1928, 69 = DRZ. 1928, 158), daß einer derartigen polizeilichen Regelung keine reichs- oder landesgesetzliche Bestimmung entgegenstehe. Die gegenteiligen Entsch. stützen sich auf dem Standpunkt, daß eine örtliche PolWD. den rechtsrechtlichen Begriff des Hauptverkehrsweges nicht bindend interpretieren könne, daß eine solche Auslegung vielmehr lediglich Sache des Richters sei. Diese Auffassung wird von RGSt. 63, 413 = Rkraftrf. 1930, 359 grundsätzlich geteilt, und zwar m. E. mit Recht. Es würde ein geradezu unerträglicher Zustand sein, wenn man einer örtlichen Polizeiverwaltung schlechthin das Recht zubilligen wollte, bindend durch PolWD. für ihren Bezirk den Begriff des Hauptverkehrsweges festzulegen. Das würde dazu führen können, daß jede Polizeiverwaltung andere Normen aufstellt und eine unheilvolle Rechtsverwirrung einträte, die gerade durch § 24 KraftfVerfD. vermieden werden soll. Nun kann man aber nicht gerade sagen, daß RGSt. 63, 413, dem sich das obige Urteil voll und ganz anschließt, eine glückliche Lösung der Streitfrage darstelle, und mit gewissem Recht haben Förster: Autorechtl. Abtsch. 1930, 42 und Unger: ebd. S. 54 das Urteil für unklar und für die Praxis kaum verwertbar bezeichnet. Das BG. bejaht weder noch verneint es schlechthin die Gültigkeit einer solchen polizeilichen Regelung, sondern will sie — zwischen beiden Standpunkten vermittelnd — als eine Art strafrechtlicher Beweisvermutung gelten lassen, die im einzelnen Falle widerlegbar sei. Das ist schwankender Boden. So richtig es zwar ist, daß der Kraftfahrer damit rechnen muß, daß eine polizeiliche Regelung von anderen Kraftfahrern als maßgebend erachtet wird, so bedenklich erscheint es, dem Richter die Prüfung der Frage des Hauptverkehrsweges grundsätzlich ersparen zu wollen, ihn vielmehr auf die polizeiliche Regelung zu verweisen und nun vom Angekl. im einzelnen Falle den Beweis des Gegenteils zu verlangen. Das BG. weist mit Recht darauf

hin, daß die Frage, ob ein Hauptverkehrsweg vorliegt oder nicht, lediglich Sache der richterlichen Urteilsfindung sei, verwässert dann aber diesen Grundsatz in einer Weise, daß kaum noch etwas von ihm übrigbleibt. Und erscheint es nicht mehr als gefährlich, im Strafprozeß dem Angekl. den „Beweis des Gegenteils“ aufzubürden?

2. Den Irrtum des Angekl. über das Vorliegen eines Hauptverkehrsweges erklärt das BG. für einen Tatsachenirrtum. Dieser Standpunkt wird geteilt von Hamburg: HansOLGSt. 1925/26, 146; ferner in Rkraftrf. 1930, 23, und ist auch vom RG. bereits in JW. 1930, 2864 sowie in Rkraftrf. 1930, 23 (letzteres Urteil wird gebilligt von Förster: Autorechtl. Abtsch. 1930, 42) ausgesprochen worden. DRZ. Rostock: Rkraftrf. 1929, 468 = HöchstRspr. 1928 Nr. 1948 = DRZ. 1928, 468 sieht dagegen in einem solchen Irrtum einen Irrtum über ein Strafgesetz. Man wird sich in dieser Streitfrage dem BG. anschließen müssen, wenn man der oben wiedergegebenen Rspr. folgt, daß der Hauptverkehrsweg durch seine größere Verkehrsstärke charakterisiert wird. Ob nun eine solche größere Verkehrsstärke vorliegt oder nicht, ist eine Tatsache. Daß aber eine mit Straßenbahngleisen verlegte Straße immer im Kraftfahrer den Gedanken aufkommen lassen muß, eine Hauptverkehrsstraße vor sich zu haben, wird vom RG. mit Recht bejaht (so auch schon Köln: Rkraftrf. 1926, 29).

3. Daß ein Kraftfahrer, dem das Vorfahrtrecht zusteht, nicht unbekümmert drauflosfahren darf, hat die Rspr. immer betont. Das folgt schon daraus, daß der Vorfahrtberechtigte damit rechnen muß, daß sein Vorfahrtrecht von anderen Wegebenußern nicht erkannt oder nicht beachtet wird (Stuttgart: Rkraftrf. 1927, 71; RG.: Rkraftrf. 1928, 48; BG.: JW. 1928, 3187 = Rkraftrf. 1928, 280; Hamburg: Rkraftrf. 1929, 464; Düsseldorf: Rkraftrf. 1929, 464; Dresden: Rkraftrf. 1929, 465; Hamm: Rkraftrf. 1929, 473; RG.: Rkraftrf. 1929, 466; BayObLG.: Rkraftrf. 1929, 286 u. 472; BG.: Rkraftrf. 1929, 466 = HöchstRspr. 1930 Nr. 631 = JurAbtschPrVerf. 1929, 222 = Recht 1929 Nr. 1586 = VerhAbtsch. 1929, 415; Dresden: Rkraftrf. 1929, 430; RG.: Rkraftrf. 1930, 23; Dresden: Rkraftrf. 1930, 177; Celle: HöchstRspr. 1930, 1792; RG.: Rkraftrf. 1930, 356 u. 359; Dresden: Rkraftrf. 1930, 360 u. 357). Nun bedarf es hier keines Eingehens auf die Frage, ob ein Vorfahrtberechtigter schlechthin mit Unbesonnenheiten von solchen Wegebenußern rechnen muß, die aus dem Nebenwege herauskommen (so RG.: JW. 1926, 1091 und Rkraftrf. 1926, 7; Hamburg: Rkraftrf. 1929, 465; Dresden: Rkraftrf. 1930, 355 u. 177; BG.: Rkraftrf. 1930, 362). Denn vorliegend ist ja festgestellt, daß der Angekl. das verkehrswidrige Verhalten des anderen Kraftfahrers vorher bemerkt hatte. Daß er unter diesen Umständen nicht rücksichtslos weiterfahren durfte trotz seines Vorfahrtrechtes, ist selbstverständlich und wird vom BG. daher auch mit Recht hervorgehoben.

RA. Dr. Urndt, Düsseldorf.

25. §§ 21, 22, 23 KraftfVerfVO.; §§ 68, 230 StGB. Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht durch Überholung eines anderen Kraftwagens unter erschwerten Verhältnissen. Akte der richterlichen Verwaltungstätigkeit unterbrechen nicht die Verjährung.†)

Am 13. Mai 1928 fuhran auf der Asphaltstraße zwischen D. und R. drei Personenkraftwagen in gleicher Richtung, voraus R. mit einem Opelwagen, hinter ihm N. mit einem Brennabor-, und zuletzt der Angekl. mit einem Chryslerwagen. Während R. nach mehrfachen vergeblichen Versuchen im Begriffe war, den Opelwagen links zu überholen, setzte auch der Angekl. zum Überholen des Brennaborwagens an und erhöhte zu diesem Zwecke seine Geschwindigkeit, die etwa 75 km in der Stunde betrug. Die zwei hinteren Wagen waren so links hinter ihrem jeweiligen Vordermann gestaffelt. Da der Angekl. auf der Asphaltstraße, auf der bereits R. links fuhr, keinen Raum hatte, benutzte er den links befindlichen Sommerweg. Er wendete aber zu früh rechts auf die Straße zurück, geriet dadurch mit dem Brennaborwagen und dieser mit dem Opelwagen zusammen, so daß beide umstürzten und zwei Insassen des Opelwagens schwer verletzt wurden.

Als Raum zum Überholen konnte nur in Betracht kommen, was von den Wagen links vom Brennaborwagen zur Verfügung stand. Aber weder die 5 m breite Asphaltstraße noch der Sommerweg reichten jeder für sich allein dazu aus; dieser hatte nur eine Breite von 1,60 m, so daß der geräumige Chryslerwagen, obwohl er sich hart an der Baumreihe hielt, mit seinen rechten Rädern auf der befestigten Straße fahren mußte. Das LG. hat eine Zuwiderhandlung gegen § 23 Abs. 4 KraftfVerfVO. v. 16. März 1928 angenommen und ist dabei von der Ansicht ausgegangen, daß die Fahrbahn deshalb verengt war, weil sie zum Überholen keinen Raum bot, und daß ein Sommerweg zum Überholen überhaupt nicht benutzt werden darf. Diese Auffassung ist rechtsirrig. Zwar gilt, wo eine befestigte und eine unbefestigte Fahrbahn nebeneinander liegen, für die Beurteilung der rechten und linken Seite (§§ 21 bis 23 KraftfVerfVO.) jede als selbständiger Weg, doch darf nach ausdrücklicher Bestimmung des § 2 Abs. 3 KraftfVerfVO. beim Ausweichen und Überholen erforderlichenfalls vom Sommerweg auf die befestigte Fahrbahn und umgekehrt übergegangen werden. Erforderlich ist das dann, wenn die bisher benutzte Fahrbahn zum gefahrlosen Ausweichen und Überholen nicht ausreicht. Ob gleichwohl die Fahrbahn verengt war, weil weder der freigebliebene Teil der Kunststraße, noch der

Sommerweg, jeder für sich allein, zum Befahren ausreichte, oder ob dies etwa nicht der Fall war, weil der ganze zur Verfügung stehende Raum zum Überholen breit genug war, braucht hier nicht entschieden zu werden, weil die Strafverfolgung der Übertretungen auf alle Fälle verjährt ist. Denn in der über drei Monate betragenden Zeit v. 24. Mai bis 11. Sept. 1928 ist keine die Verjährung unterbrechende richterliche Tätigkeit ausgeübt worden. Zwar hat auf Anfrage des Staatsanwalts v. 12. Aug., ob nicht im selben Jahre ein mit Freisprechung abgeschlossenes Verfahren wegen Zuwiderhandlung gegen die Kraftfahrzeug-Vorschriften wider den Beschuldigten anhängig gewesen sei, der Richter Auskunft gegeben, die verneinend ausfiel. Das war jedoch keine wegen der begangenen Tat gegen den Täter gerichtete richterliche Handlung i. S. des § 68 StGB. Nur eine Handlung, die der Richter in seiner richterlichen Eigenschaft, als zur Aufklärung des Straffalles und zur Förderung des Strafverfahrens berufener Richter vornimmt, ist zur Unterbrechung der Verjährung geeignet. Die erteilte Auskunft war keine solche der richterlichen Strafverfolgung dienende Handlung, sondern ein Ausfluß der Verwaltungstätigkeit und hätte ebensogut von einem nichtrichterlichen Beamten, z. B. vom Leiter der Geschäftsstelle erstattet werden können (vgl. RGSt. 29, 234).

Die Beurteilung des Angekl. wegen Übertretung des § 23 Abs. 3, 4 KraftfVerfVO. war deshalb unzulässig.

Dagegen bestehen, auch wenn von der Frage der Verengung der Fahrbahn abgesehen wird, gegen die Anwendung des § 230 Abs. 1 und 2 StGB. keine rechtlichen Bedenken.

Das BG. hat eine grobe Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht darin gefunden, daß der Angekl. bei einer Geschwindigkeit von über 75 km unter den Verhältnissen, wie sie vorlagen, die Überholung des Brennaborwagens überhaupt durchgeführt hat. Die Notwendigkeit, bei Benützung des nur 1,60 m breiten Sommerweges mit den rechten Rädern auf der Asphaltstraße zu fahren, sei außerordentlich gefährlich gewesen, ebenso der Übergang auf diesen und alsdann vom Sommerweg auf die Kunststraße mit der vom Angekl. angenommenen Geschwindigkeit. Als einen weiteren Leichtsinns hat es das BG. angesehen, daß der Angekl. sich in überaus scharfer Kurve vor den Brennaborwagen zu setzen suchte, als dieser noch gefährdet war. Es waltet kein Rechtsirrtum ob, wenn das BG. dieses gesamte Verhalten als eine grobe Fahrlässigkeit beurteilt hat; es wird ausdrücklich festgestellt, daß der Angekl. den Unfall als Folge seines unvorsichtigen Verhaltens vorausszusehen in der Lage war. Das gilt auch von dem zu frühzeitigen Wiederübergehen auf die Asphaltstraße, das schließlich zum Zusammenstoß und damit zur Verlegung der Frau N. und ihrer Tochter geführt hat.

Unrichtig ist, was die Rev. annimmt, daß die hohe Ge-

die Verjährung unterbrechende Handlung des Richters i. S. § 68 StGB. erblickt werden kann, ist zuzustimmen.

Daß dem RG. wegen Eintritts der Verjährung die Stellungnahme zur Frage der Anwendbarkeit des § 23 Abs. 4 KraftfVerfVO. erspart geblieben ist, darf man bedauern. Sie wäre für die Auslegung der Vorschrift von erheblichem Belang gewesen. M. E. muß bei der Frage, ob beim Vorhandensein eines Sommerweges die Fahrbahn in einer das Überholen verbotenden Weise durch andere Wegebenutzer verengt ist, wenn weder der freigebliebene Teil der Kunststraße noch der Sommerweg, jeder für sich allein, zum Befahren ausreicht, oder ob dies nicht der Fall ist, weil der ganze zur Verfügung stehende Raum zum Überholen breit genug ist, unterschieden werden. Wird die Fahrbahn auf der Kunststraße durch ein entgegenkommendes anderes Fuhrwerk verengt, so darf der Kraftfahrer den vor ihm befindlichen Wegebenutzer an dieser Stelle nicht überholen; denn er würde sonst den entgegenkommenden Wegebenutzer auf den Sommerweg hinausdrängen und ihm so die Freiheit der Entscheidung nehmen, ob er beim Ausweichen auf den Sommerweg übergehen will. Wird aber die Fahrbahn auf der Kunststraße durch einen gerade überholenden Wegebenutzer verengt, so darf der Kraftfahrzeugführer gleichzeitig die beiden Wegebenutzer überholen, wenn er unter Mitbenützung des Sommerweges genügend Raum hierzu hat. Des dürfte sich aus der Bestimmung des § 2 Abs. 3 KraftfVerfVO. ergeben, wonach auf den Sommerweg übergegangen werden darf, wenn die bisher benutzte Fahrbahn zum gefahrlosen Überholen nicht ausreicht (vgl. RGSt. 62, 193); daß das Übergehen nur mit dem ganzen Fahrzeuge zu geschehen hätte, kann aus § 2 Abs. 3 wohl nicht entnommen werden.

ObSKR. Dr. Bezdold, München.

Zu 25. Der Angekl. war wegen eines Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung in Tateinheit mit einer Übertretung nach § 21 KraftfV. i. Verb. m. § 23 Abs. 3 u. 4 KraftfVerfVO. verurteilt. Die Entsch. nimmt Verjährung der Übertretung an, weil während der drei Monate nach Verübung der Tat keine die Verjährung unterbrechende Handlung des Richters vorgenommen wurde. Die richterliche Handlung hätte sich nicht auf die Übertretung selbst beziehen müssen, auch eine die Körperverletzung betreffende richterliche Handlung hätte die Verjährung der Strafverfolgung der Übertretung unterbrochen; denn unter der „begangenen Tat“ i. S. § 68 StGB. ist nicht die Straftat zu verstehen, die von der Strafverfolgungsbehörde zum Gegenstand der erhobenen Beschuldigung und der für notwendig erachteten richterlichen Ermittlungen gemacht wird, sondern dasjenige zeitliche Vorkommnis, auf welches sich der Verdacht der Strafbarkeit gründet (RGSt. 29, 344; 33, 426). Andererseits aber wird die Verjährungsfrist für die Übertretung nicht dadurch verlängert, daß die Strafverfolgung des Vergehens erst später verjährt; die Verjährungsfristen berechnen sich bei Straftaten, die in Tateinheit zusammentreffen, für jede Straftat gesondert nach § 67 StGB. (Dlshausen, § 73 Anm. 36 b mit Belegstellen). Dabei ist es anerkannter Rechtsgrundsatz, daß, wenn durch eine und dieselbe Handlung mehrere Strafgesetze verletzt werden (§ 73 StGB.), die Verfolgbarkeit der Tat aus dem einen der mehreren rechtlichen Gesichtspunkte nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß sie, aus einem anderen Gesichtspunkte betrachtet, verjährt ist (RGSt. 6, 374; 26, 261). Demnach kann, wenn auch nur eine einzige in der Verletzung gegen eine verkehrspolizeiliche Vorschrift liegende, zugleich für eine Körperverletzung ursächliche Pflichtwidrigkeit des Täters gegeben ist, Verurteilung wegen des Vergehens erfolgen, selbst wenn die Strafverfolgung der Übertretung verjährt ist (vgl. RG. : JW. 1925, 487).

Der Entsch., daß in der Auskunftserteilung des Richters keine

schwindigkeit für sich allein dem Angekl. zum Verschulden angerechnet wurde. Aber sehr gefahrvoll und deshalb überaus unvorsichtig war es nach Annahme des LG., unter den gegebenen ungünstigen Verhältnissen mit einer auf über 75 km gesteigerten Geschwindigkeit zu überholen. Konnte die Überholung mit mäßiger Geschwindigkeit nicht ausgeführt werden, dann hätte sie der Angekl. eben unterlassen müssen.

(2. Sen. v. 11. April 1929; 2 D 222/29.) [A.]

26. § 230 Abs. 2 StGB. ist nicht anwendbar gegen einen Kraftfahrzeugführer, dem der Führerschein entzogen ist.†)

(3. Sen. v. 17. Okt. 1929; 3 D 861/29.) [D.]

Abgebr. JW. 1930, 2860¹.

Zu 26. A. Anm. OGR. Binding, ebenda.

B. Die Entsch. des RG. ist so bedeutungsvoll, daß sie festgehalten und auch näher erörtert zu werden verdient, als wie dies bisher geschehen ist. Binding stellt die Entsch. als unzutreffend hin; ich muß dem widersprechen. Binding führt aus, daß die Anwendbarkeit des § 230 Abs. 2 StGB. keinesfalls von der Entziehung des Führerscheins abhängen könne. Tatsächlich hat das RG. diese Tatsache nur als Bestandteil des geschichtlichen Vorkommnisses erwähnt, aber keinerlei Rechtspolgerungen daran geknüpft. Binding pflichtet der Ansicht des RG. bei, wonach die verschärfte Haftung aussehe, wenn der Gewerbetreibende nur ausnahmsweise einen Kraftwagen lenke und hierbei einen Unfall zeitige. Auf diesem Satze beruht gerade die besprochene Entsch. Erkannte ihn Binding als richtig an, so muß es deshalb bestreiden, wenn er gleichwohl das Ur. als „nicht richtig“ schiebt. Ein Irrtum besteht auch insofern, als Binding die vom RG. für die Begründung seiner Entsch. ausgesprochene Ansicht als Bestätigung der von ihm in LZ. 1929, 1442 vertretenen Meinung ansieht. Denn davon, daß sich die strengere Haftung aus § 230 Abs. 2 StGB. — was Binding befürwortete — auf die eigentliche Gewerbstätigkeit beschränke, sagt das besprochene Ur. des RG. nichts. Daß tatsächlich eine solche Beschränkung aus dem Gesetz nicht herausgelesen werden kann, habe ich in LZ. 1930, 765 dargelegt. Da Binding eine Widerlegung dieser Ausführungen nicht versucht hat, brauche ich auf diesen Punkt nicht nochmals einzugehen.

Als wesentlicher — von Binding nicht erkannt — Grundsatz ist der besprochenen Entsch. zu entnehmen, daß ein gewerblich ausübender und erfahrener Kraftwagenführer um dieser seiner persönlichen Eigenschaft willen keineswegs in jedem Falle der verschärften Haftpflicht unterfalle. Aus der bisherigen Rspr. des RG. ließ sich die gegenteilige Meinung entnehmen. In RGSt. 34, 65 heißt es zu § 230 Abs. 2 StGB.: „Das Gesetz verlangt nicht, daß der Täter beim Betriebe seines Gewerbes die ihm obliegende . . . Aufmerksamkeit aus den Augen gesetzt hat, sondern daß er dank seiner in Gewerbebetriebe gewonnenen besseren Einsicht . . . auf Beobachtung besonderer Aufmerksamkeit hingewiesen ist.“ Als Rechtsfolge hieraus leitet das RG. für den angeklagten Fleischer, der zur Ausübung seines Gewerbes ein Fahrrad zu benutzen pflegte, den Satz ab, daß er „alsdann überhaupt bei jeder Verwendung eines Fahrrades zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet sei“. Noch schärfer tritt die gleiche Auffassung in RGSt. 59, 269 hervor, wo die Anwendbarkeit des § 230 Abs. 2 StGB. auf einen Fabrikbesitzer bejaht wurde, der seinen Kraftwagen ständig zu Geschäftsfahrten benutzte, im Falle ihn aber nur dazu verwendet hatte, um von seinem Besitztum zu seiner Arbeitsstätte zu fahren. Das RG. nahm dabei eine die Fabrikation fördernde Nebenverrichtung an und erklärte, daß infolgedessen der Angekl. „bei einer jeden Fahrt mit dem Kraftwagen vermöge seines Gewerbes ohne weiteres zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen sei“. An anderer Stelle heißt es dann weiter, daß sich die erhöhte Verpflichtung auch auf die im Einzelfalle außerhalb der Gewerbeausübung vorgenommene Handlung erstrecke, „weil auch dabei in § 232 Abs. 2 StGB. vorausgesetzte bessere Einsicht und Sachkunde fortbestehen“.

Hat ein Kraftfahrer kraft seines Gewerbes eine besondere Sachkunde und Erfahrung im Autolenken erlangt, so sind diese für ihn keineswegs, wie Binding meint, ein „unverlierbarer Besitz“. Wie zu jeder anderen technischen Betätigung, so gehört gerade auch zum Autofahren die Übung. Jeder Kenner weiß, daß der Kraftfahrer durch längeres Aussetzen mit der Leitung eines Kraftwagens leicht aus der Übung kommt. Die Rechtsprechung des RG., die ohne Rücksicht auf diesen Umstand die einmal vorhandene verschärfte Haftpflicht uneingeschränkt fortbestehen ließ, wurde m. E. mit Recht als unangemessen hart bekämpft (vgl. z. B. Frank, StGB., 17. Aufl., S. 454; Schwarz, StGB. S. 491). Wollte man jede Person, die einmal Kraft ihres Berufes oder Gewerbes eine besondere Sachkunde für eine bestimmte Tätigkeit erlangt hat, weil diese Sachkunde nunmehr weiterwirke, auf die Dauer verschärfte zur Verantwortung ziehen, so würde man sich oft genug in Gegensatz zu den Lebenserfahrungen

27. § 222 StGB. Fahrlässigkeit des Kraftwagenführers kann darin erblickt werden, daß er sich in Angetrunkenheit versetzt und in diesem Zustande die Fahrt antritt.†)

Im angefochtenen Urteil sind in einer den Anforderungen des § 267 Abs. 1 Satz 1 StPD. genügenden Weise die für erwiesene erachteten Tatsachen angegeben, in denen die gesetzlichen Merkmale des im § 222 Abs. 1 und Abs. 2 StGB. bezeichneten Vergehens gefunden worden sind. Danach hatte der Angekl. schon in R., bevor er die Fahrt mit dem Kraftwagen antrat, und später in R. vor Antritt der Rückfahrt erhebliche Mengen geistiger Getränke zu sich genommen, so daß er sich schließlich in angetrunkenem Zustand befand und deshalb zu einer zuverlässigen Führung seines Kraftwagens nicht mehr fähig war. Darin, daß er sich in einen solchen Zu-

setzen. Abgesehen davon, daß die früher genommene bessere Einsicht und Erfahrung einmal wieder schwinden kann, scheint mir aber auch das Gesetz der Auffassung des RG. entgegenzustehen; denn nach § 232 Abs. 1 StGB. hängt die verschärfte Haftung von der Übertretung einer „Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht“ ab. Hat jemand sein Gewerbe aufgegeben, so kann er m. E., selbst wenn er als bald — solange also zweifellos die früher genommene Erfahrung noch bestände — die betreffende Tätigkeit einmal ausnahmsweise wieder ausübte, gleichwohl von Anwendung der schärferen Gesetzesbestimmungen keine Rede sein, und zwar deshalb, weil, wer ein Gewerbe an den Nagel gehängt hat, die aus diesem Gewerbe entfliehende Gewerbspflicht nicht mehr verletzen kann.

Nun heißt es zwar in RGSt. 59, 269 (vgl. auch 28, 318) auch noch „die erhöhte Verpflichtung erstreckt sich auch auf die an sich zur Ausübung des Berufs oder Gewerbes gehörenden, jedoch im Einzelfalle außerhalb der Berufs- oder Gewerbeausübung vorgenommenen Handlungen“. Daraus und aus ähnlichen Urteilen, wo gelagt wird, daß die betreffende Tätigkeit jedenfalls in den Kreis der Gewerbehandlungen oder in den Bereich des Berufs fallen müsse (RG. Rpr. 3, 636; 7, 301; 9, 312; RGSt. 54, 234; DRZ. 1926, 1076), ließe sich der Schluß ziehen, daß, wenn — z. B. wegen Aufgabe des Gewerbes oder des Berufs — eine gewisse Tätigkeit nicht mehr zu einem Gewerbe „gehören“, nicht mehr „in den Kreis der Gewerbehandlungen fallen“ kann, auch nach Ansicht des RG. für eine verschärfte Haftung kein Raum sei. Indessen stehen andere Entsch., so RGSt. 34, 65, mit dieser Aufassung nicht im Einklang; ferner bleibt unklar, warum ein Gewerbetreibender auch bei einer sonntäglichen Vergnügungsfahrt schärfer haften soll. Jedes Gewerbe verlangt nur für die gewerbliche Betätigung selbst die Anwendung von Sorgfalt, niemals aber für Berrichtungen, die außerhalb des Gewerbes liegen. Zudem kann am Sonntag, wenn — von bestimmten Ausnahmen abgesehen — die Gewerbe ruhen, eine Gewerbspflicht nicht übertreten, die von § 232 StGB. für die Strafbarkeit geforderte Voraussetzung also nicht erfüllt werden.

Daß die bisherige Rspr. des RG. Unklarheiten und Unstimmigkeiten gerade in dem hier erörterten Punkte enthält, darüber kann angesichts des einschlagenden Schrifttums (vgl. Vozkomm., 4. Aufl., S. 693) kein Zweifel bestehen. Ob verschiedene Entsch. des RG. etwa mißverständlich ausgelegt worden sind, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls hat das neue Ur. jetzt in einem wesentlichen Punkte volle Klarheit geschaffen. Es wird von den beteiligten Kreisen sicher als ein Beweis milderer Rechtsauffassung mit Freude begrüßt werden. Ich begrüße es auch deshalb, weil es sich mit der von mir bisher (z. B. JW. 1930, 378) vertretenen Ansicht deckt.

DStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

Zu 27. Der Entsch. ist in vollem Umfange beizutreten.

Das Ur. und mit ihm die übrige Rspr. hat immer den Standpunkt vertreten, daß die Fahrlässigkeit, insbes. die Voraussetzbarkeit des rechtswidrigen Erfolges nicht erst im Augenblick des Anfalles selber vorzuliegen braucht, sondern zeitlich früher liegen kann (vgl. z. B. RG.: DRZ. 29 II 249/50). So hat das RG. die Fahrlässigkeit eines am Steuer eingeschlafenen Kraftfahrers darin gesehen, daß er, als er noch zurechnungsfähig war, den Kraftwagen weiter führte, obwohl ihn die Müdigkeit überkam: „Die Ursache der Tötung ist nicht im Überfahren gefunden worden, sondern im selbstverschuldeten Schlaf, darin, daß er einnickte und schlief, wo er es nicht durfte.“ (RGSt. 60, 29 = JW. 1926, 1171 = MRAstf. 1926, 25 = JurRdsch. 1926 Nr. 984; ähnlich hinsichtlich des übermüdeten Kraftfahrers, der infolge seiner Übermüdung nicht mehr genügend aufpaß: RG.: JW. 1915, 275; MRAstf. 1926, 106; DRZ. Hamm: MRAstf. 1928, 62 = VerkRdsch. 1927, 509.)

So hat das RG. auch bei dem betrunkenen Pferdekutscher die Fahrlässigkeit darin gesehen: „Der Angekl. handelte dadurch, daß er sich in einen Zustand versetzte, in welchem es ihm unmöglich wurde, die ihm obliegende Obhut und Leitung so auszuüben, wie es seine Pflicht war, schuldhaft und vernachlässigte seine Berufspflicht“ (RGSt. 22, 413). Aber auch den Fall des betrunkenen Kraft-

stand versteht und trotz dieses Zustandes die Heimfahrt auf offener Straße angetreten hatte, hat die Strk. sein Verschulden erlitten. Erfichtlich geht ihre tatsächliche Auffassung dahin, daß damit der Angekl. die Aufmerksamkeit außer acht gelassen hat, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet und imstande war. Dadurch hat er seine Sorgfaltspflicht verletzt und infolgedessen den strafbaren Erfolg herbeigeführt. Denn er hat wegen seiner Trunkenheit die Vorgänge auf der Straße nicht mehr richtig erkennen können und auch nicht mehr die erforderliche Aufmerksamkeit bei der Steuerung des Kraftwagens aufzuwenden vermocht; infolgedessen hat er seinen Wagen, anstatt auf der rechts von ihm liegenden freien Straßenseite zu verbleiben, ohne ersichtlichen Grund nach links in das Gefährt des P. hineingesteuert. Er hat aber auch durch diese seine Fahrlässigkeit den Tod des P. verursacht. Rechtlich bedeutungslos ist in dieser Richtung, ob P. von dem Kraftwagen des Angekl. überfahren worden ist oder ob ihm die tödlichen Verletzungen durch den Hufschlag eines seiner schon gewordenen Pferde beigebracht worden sind. Die Strk. konnte dies dahingestellt sein lassen. Denn auch in letzterem Falle wäre das Scheuen der Pferde doch nur dadurch verursacht worden, daß der Angekl. infolge seiner Trunkenheit in das Gefährt des P. „hineingesteuert“ ist. Das fahrlässige Verhalten des Angekl. kann daher nicht hinweggedacht werden, ohne daß der Erfolg, die Tötung des P., entfiel. Diesen Erfolg konnte der Angekl., wie die Strk. tatsächlich überzeugt ist, als möglich voraussehen; er ist deshalb dafür verantwortlich.

(ZerSen. v. 22. Juli 1930; 4 D 156/30.)

[D.]

28. §§ 222, 270 StGB.; § 24 KraftfVerkWD. Voraussetzungen der Vorhersehbarkeit des Zusammenstoßes, wenn dem angeklagten Fahrer die Vorfahrt zustand. Notwendigkeit ausdrücklicher Feststellung der Vorhersehbarkeit im Urteil. †)

Durchgreifen muß der Mangel, daß das angefochtene Urteil über die Vorhersehbarkeit des Erfolgs keinerlei Feststellungen enthält. Bei dem Sachverhalt, den das BG. als erwiesen angesehen hat, kann nicht angenommen werden, daß es die Frage der Vorhersehbarkeit geprüft und ihr Vorliegen für selbstverständlich gehalten hat, so daß aus diesem Grunde die Erörterung unterblieben ist. Der Angekl. hatte, wie festgestellt, schon auf eine Entfernung von 30 m vor der Kreuzung Einblick in die Querstraße, so daß er möglicherweise davon

fahrrers hat das RG. bereits in der Entsch. v. 15. März 1928 (Kraftf. 1928, 116) behandelt und in eben demselben Sinne, wie vorliegend, entschieden, wobei es ausdrücklich auf den eingangs erwähnten Gesichtspunkt hinweist: „Die Vorhersehbarkeit braucht ebensowenig im Augenblick des Unfalles vorzuliegen wie die Fahrlässigkeit.“

Al. Dr. Arndt, Düsseldorf.

Zu 28. Das Erfordernis der Vorhersehbarkeit wird von den Instanzgerichten in Unfallsachen oft zu leicht genommen (vgl. RG.: JW. 1930, 1970²⁸ und meine Anm.). Das RG. hat erst jüngst wieder in RGSt. 64, 319 seine Bedeutung als Ausgleich für etwaige Härten der herrschenden, sehr weit gespannten Kausalitätstheorie betont. Für die strafrechtliche Würdigung von Automobilunfällen ist es von fundamentaler Wichtigkeit. So richtig der Satz ist, daß ein Fahrer nicht schon deshalb entlastet ist, weil er bei dem Zusammenstoß das Vorfahrtsrecht vor dem anderen Fahrzeug hatte, so sehr bedarf doch gerade in Fällen dieser Art die Frage der Vorhersehbarkeit gründlicher Prüfung. Im gegebenen Fall hatte der Angekl. den sich seitwärts nähernden Wagen nicht rechtzeitig gesichtet, weil er nur den ihm vorausfahrenden Wagen sah und nicht annahm, daß diesem in unmittelbarer Nähe ein zweiter Wagen folgen werde. Angesichts der Dichtigkeit des großstädtischen Verkehrs — der Fall hat sich im Berliner Westen zugetragen — ist dieser Gedankengang nicht ganz einleuchtend; aber muß nicht in Fällen, in denen für den Fahrer die überwiegende Verkehrsbedeutung der von ihm befahrenen Straße und damit sein Vorfahrtsrecht klar zutage lag, die Vorhersehbarkeit des Unfalles verneint werden? M. E. ist diese Frage regelmäßig dahin zu beantworten, daß die Vorhersehbarkeit entfällt, weil von seitwärts herankommenden Fahrern erwartet werden darf, daß sie ein offensichtlich bestehendes Vorfahrtsrecht nicht missachten, sondern sich der Kreuzung mit der gebotenen Vorsicht nähern. M. E. hätte es also der etwas gekünstelten Erwägungen des RG. nicht bedurft, um die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Prüfung der Vorhersehbarkeit zu belegen.

Al. Dr. May Altsberg, Berlin.

ausgehen durfte, ein Wegebenutzer in jener Seitenstraße könne ihn frühzeitig sehen und werde ihm dann die ihm zustehende Vorfahrt nicht streitig machen. Aber auch wenn der Angekl., etwa abgelenkt durch die dem P. vorausfahrende Droschke, sich von der Übersichtlichkeit der Querstraße auch nicht in größerer Entfernung von der Kreuzung überzeugt haben sollte, dann durfte er vielleicht, ohne sich einer Fahrlässigkeit schuldig zu machen, annehmen, daß der ersten Droschke ein anderer Wegebenutzer nicht in geringem Abstand folge, nachdem er jene vor sich oder halbrechts vor sich ins Auge gefaßt und rechts davon kein anderes Fahrzeug wahrgenommen hatte. In Betracht kommt auch, daß der Angekl., als die erste Droschke seine Fahrbahn kreuzte und er sich der Kreuzung näherte, berechtigt sein mochte, sich zunächst durch einen Blick nach links zu überzeugen, ob von dort niemand seinen Weg zu kreuzen im Begriffe war. Denn das Vorfahrtsrecht stand ihm sowohl gegen Wegebenutzer zu, die von rechts als gegen solche, die von links kamen. Die letzteren aber mußten bei vorschriftsmäßigem Fahren und wenn nicht besondere Umstände entgegenstanden, in größerer Nähe seine Bahn kreuzen als die anderen. Wie lange aber der Angekl. durch das Beobachten der nach links fahrenden ersten Kraftdroschke abgelenkt wurde, ist nicht festgestellt. Diese Erwägungen brauchen zwar nicht zur Verneinung der Vorhersehbarkeit zu führen, sie zeigen aber, daß diese Frage im Urteil nicht einfach übergangen werden durfte. (2. Sen. v. 16. Okt. 1930; 2 D 354/30.) [A.]

29. 1. § 230 StGB. Keine Verletzung der Sorgfaltspflicht des Kraftwagenführers bei Kenntlichmachung seiner Absicht des Verlassens der bisherigen Fahrtrichtung bloß durch längeres Wagerechthalten des Armes, mag der Wagen auch mit einem mechanischen Richtungsanzeiger versehen sein.

2. § 21 Abs. 2 KraftfVerkWD. ist auf Rehrmaschinen nicht anwendbar. †)

Die Annahme des BG., daß dem Angekl. eine Verletzung der Sorgfaltspflicht bei Kenntlichmachung seiner Absicht des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung nicht zur Last falle, ist nicht zu beanstanden. Durch § 26 KraftfVerkWD. ist als Zeichen hierfür wagerechtes Halten des Armes in der Richtung des Wechsels vorgeschrieben; zugelassen ist auch die Benutzung einer mechanischen Einrichtung. Danach ist es nicht unzulässig, die beabsichtigte Richtungsänderung durch das Armzeichen anzukündigen, auch wenn

Zu 29. 1. Für den Kraftfahrzeugverkehr in seiner heutigen Ausgestaltung bildet die Benützung eines mechanischen Richtungsanzeigers bei der Zeichengebung die Regel; die rechtliche Normierung hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten, § 26 KraftfVerkWD. verlangt primär von dem Kraftwagenführer die Anzeige einer beabsichtigten Richtungsänderung durch wagerechtes Halten des Armes in der Richtung des Wechsels, zum Abgeben des Zeichens kann an Stelle des Armes eine mechanische Einrichtung benutzt werden. Es ist also auf Grund dieser Regelung in das freie Ermessen des Kraftwagenführers gestellt, ob er zur Zeichengebung eine mechanische Einrichtung benützen will, und wenn er eine solche benützt, wird er dadurch von der Verpflichtung zur Abgabe eines Armzeichens frei. Der Führer eines mit einem mechanischen Richtungsanzeiger versehenen Kraftwagens hat somit auch im Einzelfalle die Möglichkeit einer freien Wahl der Benützung des einen oder anderen Zeichens, denn es existiert keine Vorschrift, daß das Richtungszeichen da, wo eine mechanische Vorrichtung vorhanden ist, immer mit dieser gegeben werden müsse, ebensowenig besteht ein Rechtsatz, daß diese neben dem Armzeichen betätigt werden müsse. Mit Recht macht allerdings das RG. die eine Einschränkung, daß trotz Abgabe eines Armzeichens auch der vorhandene mechanische Richtungsanzeiger da in Tätigkeit gesetzt werden müsse, wo die Unterlassung seiner Benützung die Gefahr einer Freführung mit sich bringe. Diese dem Autolenker in bestimmten Einzelfällen zugemutete erhöhte Verpflichtung ergibt sich aber nicht aus den speziell kraftfahrrechtlichen Vorschriften, sondern aus den allgemeinen strafrechtlichen Grundsätzen in bezug auf die an die Sorgfaltspflicht eines Kraftfahrzeugführers zu stellenden Anforderungen. Aus diesen allgemein strafrechtlichen Grundsätzen kann ebenso im Einzelfalle für den Kraftfahrzeuglenker unbeschadet der Bestimmung des § 26 KraftfVerkWD. die Pflicht bestehen, statt der Armzeichengebung sich eines vorhandenen mechanischen Richtungszeichens zu bedienen, etwa da, wo die Zeichenabgabe mit dem Arm diesen gerade in schwieriger Fahrt entgegen einem fahrtechnischen Erfordernis der Lenkung des Fahrzeuges entgegen würde.

2. Dem RG. ist auch darin beizutreten, daß § 21 Abs. 2 Kraftf-

der Kraftwagen mit einem mechanischen Richtungsanzeiger versehen ist. Dessen gleichzeitige entsprechende Betätigung ist nicht vorgeschrieben, sie wird aber nach den Grundfäden der allgemeinen Sorgfaltspflicht jedenfalls dann erforderlich, wenn das Unterlassen irreführen könnte. Wann eine solche Gefahr besteht, richtet sich nach den Umständen des einzelnen Falles. Im vorliegenden Falle hat nach den Feststellungen der Strk. der Angekl. das Zeichen längere Zeit gegeben, und zwar nur mit dem Arm, weil dieser in der S-Kurve deutlicher wahrgenommen werden konnte als der kurze Richtungsanzeiger. Daß das LG. in diesem Verhalten eine Fahrlässigkeit nicht erblickt, läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen.

Ebenso wenig ist zu beanstanden, daß die Strk. darin, daß der Angekl. nach links in kurzem Bogen gefahren ist, einen Verstoß gegen eine Sorgfaltspflicht nicht erblickt. Die Vorschrift des § 21 Abs. 2 KraftVerkVd., durch die dies vorgeschrieben ist, kann auf Rehrmaschinen, solange sie sich in Tätigkeit befinden, keine Anwendung finden. Dies ist zwar nicht, wie es die Strk. tut, aus der Vorschrift des § 25 a. a. O. zu folgern, nach welcher solchen Maschinen Platz zu machen ist; denn diese Bestimmung regelt nur die Pflichten, welche andere Wegebenutzer gegenüber den Straßenreinigungsmaschinen haben. Es ergibt sich dies aber aus der Zweckbestimmung dieser Maschinen, die nicht dem Verkehr, den die genannte Vd. regeln will, dienen, sondern der Sauberhaltung der Verkehrswege, und die diese Aufgabe sonst nicht erfüllen könnten. Auf dieser Erwägung beruht eben die Anweisung des § 25 der Vd. an andere Wegebenutzer.

Der Angekl. war daher berechtigt, so zu wenden, wie er es getan hat. Er durfte sich auch darauf verlassen, daß dies dem Motorradfahrer bekannt war, und daß dieser mit der Möglichkeit rechnete, der Angekl. werde die angekündigte Wendung in kurzem Bogen ausführen.

(3. Sen. v. 29. Sept. 1930; 3 D 455/30.)

[A.]

VerkVd. auf im Betrieb befindliche Rehrmaschinen keine Anwendung finden kann. Mit richtiger Begründung hebt das RevG. dabei hervor, daß die Zulässigkeit einer Linkswendung in kurzem Bogen für Rehrmaschinen nicht aus der Bestimmung des § 25 KraftVerkVd. gefolgert werden kann; es liegt hier einer der auf kraftfahrrechtlichem Gebiete nicht seltenen Fälle vor, der die Ausfüllung einer offensichtlich vorhandenen Lücke in der rechtlichen Normierung im Wege der Rspr. verlangt, und es ist unbedingt zuzugeben, daß nur der hier vertretene Rechtsstandpunkt des RevG. den Straßenreinigungsmaschinen eine ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Aufgaben gewährleistet. Recht wenig glücklich und überdies nicht zutreffend ist allerdings die Formulierung, daß Straßenreinigungsmaschinen nicht dazu bestimmt seien „dem Verkehr zu dienen“; das RevG., das hier ein kleines Wortspiel mit dem Wort „Verkehr“ macht und diesen Begriff hier in andersdeutigem Sinne, nämlich in der Bedeutung „Beförderung“ verwenden will, scheint daraus die Erwägung herleiten zu wollen, daß die KraftVerkVd. die Regelung des Verkehrs von Kraftfahrzeugen, die zur Straßenreinigung bestimmt sind, überhaupt nicht vornehmen wolle. In so weitgehender Weise könnte dem reichsgerichtlichen Standpunkte allerdings nicht beigegeben werden, es muß aber, wie es vom RevG. auch richtig hervorgehoben wird, eine die Bestimmungen der KraftVerkVd. hintanziehende Rechtsauslegung insoweit Platz greifen, als eben eine Anwendung dieser Vorschrift mit der hier gegebenen speziellen Zweckbestimmung unvereinbar wäre. Es handelt sich, wie schon erwähnt, hier um eine durch die Rspr. auszufüllende rechtliche Lücke, ebenso wie beispielsweise in der Bestimmung des § 44 KraftVerkVd., die ihrerseits unberücksichtigt läßt, daß vielfach die Zweckbestimmung der Feuerwehrautomobile für den Einzelfall auch die Befreiung von in dieser Vorschrift nicht erwähnten Bestimmungen erfordert, etwa von den §§ 19 Abs. 2, 20 KraftVerkVd. Auch hier muß neben die Rechtsvorschrift die Auslegung treten.

In zutreffender Weise hat das RevG. sich auch nicht auf die Prüfung der Frage unter dem Gesichtswinkel rein kraftfahrrechtlicher Bestimmungen beschränkt, es hat auch die dem Angekl. zur Last gelegte Fahrlässigkeit in nicht zu beanstandender Weise auf allgemein strafrechtliche Gesichtspunkte hin gewirbt. Dabei wird wohl insbes. die Vorschrift des § 25 Satz 2 KraftVerkVd. die Annahme rechtfertigen müssen, daß der Angekl. mit einer Anpassung des Motorradfahrers auf seine Wendungsabsicht rechnen durfte; allerdings hätte das RevG. hierüber vielleicht noch Erörterungen anstellen sollen, da nach allgemein strafrechtlichen Normen auch der Führer eines solchen von der KraftVerkVd. privilegiert behandelten Fahrzeuges im Einzelfalle damit zu rechnen haben kann, daß ein anderer Wegebenutzer seine beabsichtigten Verkehrsmaßnahmen mißdeuten werde; das ist natürlich Tatfrage.

RA. Ernst Oppenheimer, München.

**30. §§ 226, 230 StGB.

1. Zur Voraussehbarkeit des Kaufverlaufs bei fahrlässiger Tötung.

2. Bei Verursachung strafbaren Erfolgs durch Unterlassung ist strafrechtliche Verantwortlichkeit des Täters nur dann gegeben, wenn er rechtlich verpflichtet war, den Eintritt des Erfolgs durch Handeln zu verhindern.†)

Die beiden Angekl. J. Z. und B. Z. fuhrten in dunkler Nacht auf unbeleuchteten Fahrrädern auf der Landstraße, und zwar B. Z. rechts, J. Z. schräg links hinter ihm etwa in der Mitte der Straße. An einer Wegeabzweigung stieß das Rad J. Z.s, der wegen Wind und Regen mit gesenktem Kopfe fuhr, mit dem entgegenkommenden Fahrrad des Landwirts R. zusammen, das gleichfalls nicht beleuchtet war. R. stürzte vom Rad, blieb einige Zeit benimmungslos liegen, erhob sich dann, fiel gleich darauf in den Straßengraben, konnte sich aber, nachdem die Angekl. ihn aufgerichtet und sich entfernt hatten, das Rad schiebend oder auf ihm fahrend, noch etwa 2 km fortbewegen, dann kam er vom Wege ab, fiel in einen Mühlgraben und ertrank in ihm. Beim Sturz vom Rade hatte er einen Schädelbruch mit Blutaustritt ins Gehirn erlitten, der wahrscheinlich für sich allein auch zum Tode geführt hätte. Er hatte aber zur Folge, daß R. „wie ein Betrunkener“ stark benommen war, infolgedessen vom Wege abkam, in den Mühlgraben stürzte und sich aus dem nur 75 cm tiefen Gewässer nicht heraushelfen konnte, sondern in ihm ertrank.

1. Auf Grund dieses Sachverhalts ist der Angekl. J. Z. unter rechtlich bedenkenfreier Begründung wegen fahrlässiger Tötung und wegen Zuwiderhandlung gegen §§ 20 f. i. Verb. m. § 33 StrafVerkVd. für Oberschlesien v. 4. Jan. 1927 (Unterlassung der Beleuchtung des Fahrrads) verurteilt worden.

Zu 30. Ein Ur. unterliegt auch dann der Rev., wenn die Vorinstanz den tatsächlich festgestellten Sachverhalt nicht voll ausgenutzt hat, um darauf das Ur. zu gründen, daß der Angekl. der ihm zur Last gelegten Straftat, hier der fahrlässigen Tötung schuldig ist. Der Kritiker der RGEntsch. kann das Bedenken nicht unterdrücken, daß in der Nachprüfung des Ur. der Vorinstanz hierin etwas übersehen worden ist. — Vorweg mag bemerkt werden, daß m. E. das RevG. den Angekl. allzusehr mit Pflichten belastet, wenn es ausspricht, ein Radfahrer müsse mit Unbesonnenheiten und Pflichtwidrigkeiten anderer Wegebenutzer rechnen, zumal dann, wenn er selbst vorschriftswidrig fährt. Aber selbst wenn man eine so weitgehende Verpflichtung zugestehen muß, man doch prüfen, ob gerade dieser Erfolg pflichtwidrigen Verhaltens vorhersehbar gewesen ist und dabei alle begleitenden Umstände in Betracht ziehen. Denn das Wesen der Fahrlässigkeit besteht doch nicht nur in dem Sollen, sondern auch in dem Können. Prüft man dieses Merkmal auf Grund der im Sachverhalt mitgeteilten Tatsachen, so fällt die Feststellung auf, daß der Angekl. wegen Regen und Wind mit gesenktem Kopf gefahren ist. Wenn der Wind ihm den Regen ins Gesicht trieb, war ihm die Möglichkeit der Beobachtung zum mindesten sehr erschwert. Ferner muß auch der Umstand, daß auch der entgegenkommende Landwirt ohne brennende Laterne gefahren ist, den das RevG. für das Sollen des Angekl. verwendet, für sein Können in Betracht gezogen werden.

Den Vorwurf der Fahrlässigkeit darf man also nicht einfach auf die Tatsache gründen, daß das Verhalten des Angekl. unbesonnen und vorschriftswidrig war und eine Gefährdung des Straßenverkehrs mit sich brachte, die er hätte vermeiden können. So ungenau darf man nicht urteilen, wenn man den § 222 anwenden soll, der verlangt, daß der Tod eines Menschen durch Fahrlässigkeit verursacht worden ist. Dazu genügt nicht der Nachweis, daß der Angekl. irgendein Unglück vorhersehen konnte, vielmehr scheint mir der Nachweis erforderlich, daß der Angekl. das Ereignis so, wie es eingetreten ist, vorhersehen konnte; nicht die Einzelheiten des Ablaufes nach dem Zusammenstoß — darin stimme ich dem RevG. zu —, sondern nur den Zusammenstoß selbst zu dieser Zeit, an dieser Stelle, bei diesen Witterungsverhältnissen. Auch der Umstand darf nicht unberücksichtigt bleiben, ob der Angekl. unter einem gewissen Zwang handelte, das Fahrrad aus beruflichen oder anderen Gründen benutzen zu müssen. Derartige Prüfungen waren dem RevG. freilich verwehrt, nicht aber die Feststellung, daß in den Gründen des angefochtenen Ur. zu wenig oder gar nicht auf solche Begleitumstände eingegangen ist, von denen es abhängt, ob dem Angekl. der Vorwurf der Fahrlässigkeit gemacht werden kann, ob m. a. W. die Vorinstanz die Fahrlässigkeit zu einseitig auf das Vermeiden-müssen, zu wenig auf das Vermeiden-können gegründet hat.

Mit Recht spricht das Ur. nicht davon, daß den Landwirt R. an seinem Tode ein überwiegendes Verschulden trifft. Die be-

Seine Rev. bringt nichts Beachtliches vor.

Der Zusammenstoß mit R., dessen Sturz vom Rade, der Schädelbruch mit Bluterguß, die Unsicherheit und Benommenheit Kinnes, sein Abirren vom Wege, der Sturz ins Wasser und der Tod durch Ertrinken sind nach dem Urteile Tatsachen, von denen jede durch die unmittelbar vorausgehende ausschließlich herbeigeführt und bedingt war. Der Zusammenstoß war aber die Folge davon, daß der Beschw. sein Fahrrad nicht beleuchtet und seine Fahrbahn nicht beobachtet hat. Dieses sein Verhalten war also mit dem Tode R.s durch eine geschlossene Kette von Tatsachen derart zwangsläufig verbunden, daß schon bei Auslösung eines Gliedes der Tod nicht eingetreten wäre. Der Tatsachenverlauf ist darum nicht anders zu beurteilen, als wenn R. auf der Stelle dadurch getötet worden wäre, daß er infolge des pflichtwidrigen Verhaltens des Beschw. angefahren und vom Rade gestürzt wurde. Mit Recht sieht das BG. als bedeutungslos für das Bestehen solchen ursächlichen Zusammenhangs an, daß auch R. durch sein Fahren auf unbeleuchtetem Rade zu dem tödlichen Zusammenstoße beigetragen hat. Zur Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs war nicht erforderlich, daß das Tun des Beschw. die alleinige Ursache für den Erfolg gewesen sei, es genügt vielmehr, daß es eine von mehreren ursächlichen Bedingungen geschaffen hat, wenn es nur, wie festgestellt, nicht weggedacht werden kann, ohne daß auch der rechtswidrige Erfolg entfiel (RGSt. 15, 151).

Daß das hiernach ursächliche, gegen die Bestimmungen der StrafVerfD. verstößende und auch sonst unvorsichtige Verhalten des Beschw. einen Zusammenstoß mit einem anderen Radfahrer und dabei dessen Tod zur Folge haben konnte, war nach der Erfahrung des täglichen Lebens für den Bescheidführer voraussehbar. Diese Feststellung beruht in der Hauptsache auf tatsächlichen Erwägungen. Daß sie von Rechtsirrtum beeinflusst sei, ist nicht ersichtlich. Ihr gegenüber ist das Vorbringen der Rev. nicht zu beachten, es habe außerhalb aller Berechnung gelegen, daß ein Radfahrer auf unbeleuchtetem Rade entgegenkomme und den Angekl. nicht bemerke. Sie geht dabei unzulässigerweise davon aus, daß die Laterne am Rade des Beschw. gebrannt habe, während das Gegenteil vom BG. als erwiesen angesehen worden ist, das eigene Verhalten des Angekl. ihm also besonders nahe legen mußte, ein anderer könne ebenso vorschriftswidrig fahren; sie übersieht aber auch, daß ohnehin schon nach allgemeiner Erfahrung ein Radfahrer mit Unbesonnenheiten und Pflichtwidrigkeiten anderer Wegebenutzer zu rechnen hat. Die Meinung der Rev., höchstens sei die Körperverletzung, nicht aber der Tod eines Menschen voraussehbar gewesen, ist mit der rechtlich nicht zu beanspruchenden gegenteiligen Feststellung der Strk. nicht vereinbar. Die Voraussehbarkeit der Einzelheiten des Kaufsverlaufs, besonders dessen, welche tödliche Verletzungen andere erleiden und wie schnell und unter welchen etwa fördernden Begleitumständen sie zum Tode führen werden, ist nicht erforderlich (RGSt. 54, 349).

2. Der Mitangeklagte P. J. ist nur wegen Übertretung der StrafVerfD. verurteilt, von der Anklage wegen fahrlässiger Tötung aber freigesprochen worden. Die Rev. der Strk. macht geltend, auch P. J. habe sich der fahrlässigen Tötung schuldig gemacht, weil er, kurz vor dem Angekl. J. J. herfahrend, sein Fahrrad pflichtwidrig nicht beleuchtet und dadurch den auch für ihn als Folge davon voraussehbaren tödlichen Zusammenstoß seines Bruders mit R. mit verursacht habe, der vermieden worden wäre, wenn P. J.

gleitenden Umstände legen das besonders nahe, namentlich wenn man in Betracht zieht, daß der Verunglückte durch Wind und Regen an der Beobachtung längt nicht in dem Maße behindert gewesen sein wird wie der Angekl. Der Gesichtspunkt des konkurrierenden Verschuldens oder der Kulpakompensation spielt im Strafrecht keine Rolle.

Wenn das RG. bei dem anderen Angekl. feststellt, daß auch er den Tod des Verunglückten verursacht hat, so ist dem zuzustimmen. Die Begründung würde ich allerdings anders fassen. Man kann die Kausalität einer Unterlassung nicht damit nachweisen, daß man sich die unterlassene Handlung hinzudenkt; denn dann legt man dem kausalen Denken nicht Realitäten, sondern Annahmen zugrunde. Damit läßt sich die kausale Verknüpfung zwischen Erfolg und menschlichem Verhalten nicht herstellen. Nicht das, was man vom Unterlassenden erwartet hat, macht die Kausalität aus, sondern die physische Möglichkeit, den Erfolg abzuwenden im Zeitpunkt der Unterlassung. Prof. Dr. Merkel, Greifswald.

durch brennende Laterne den Verletzten R. auf das Entgegenkommen von Radfahrern und auch den Angekl. J. J. auf R. aufmerksam gemacht und dadurch beide zu vorsichtigerem Fahren veranlaßt hätte. Die Rev. ist unbegründet.

Ursachenzusammenhang zwischen einer Unterlassung und dem rechtsverletzenden Erfolg liegt vor, wenn die Unterlassung nicht hinweggedacht, — oder schärfer: wenn die unterlassene Handlung nicht hinzugedacht werden könnte, ohne daß damit der Erfolg wegfiel (RGSt. 58, 130).

Hierbei muß der Vorfall, wie er sich wirklich abgepielt hat, entscheiden. Deshalb kann nicht der Angekl. P. J. ganz weggedacht werden, sondern es muß mit seiner Anwesenheit mit unbeleuchtetem Fahrrad gerechnet und gefragt werden, wie der Sachverlauf gewesen wäre, wenn er die Beleuchtung nicht unterlassen hätte. Der Rev. ist zuzugeben, daß die Prüfung des BG. in dieser Richtung nicht erschöpfend ist. Es sieht zwar als nicht feststellbar an, daß R. bei Beleuchtung des Rads P. J.s den hinter diesem fahrenden J. J. bemerkt und den Zusammenstoß mit ihm vermieden haben würde, dagegen wird im Urteil nicht erörtert, ob nicht J. J. im Scheine der Laterne seines Bruders den entgegenkommenden R. erblickt und insolgedessen ihn nicht angefahren haben würde.

Allein, auch wenn das festgestellt würde, würde eine Verurteilung des Angekl. P. J. wegen fahrlässiger Tötung rechtlich ausgeschlossen sein. Bei Verursachung eines strafbaren Erfolgs durch Unterlassung bedarf die Rechtswidrigkeit der Unterlassung besonderer Erörterung; sie ergibt sich nicht ohne weiteres, wie bei Erfüllung eines strafbaren Tatbestandes durch positives Tun, aus dem mit der Strafandrohung versehenen Strafgesetz. Wer durch eine Unterlassung einen rechtsverletzenden Erfolg herbeiführt, kann nur dann dafür strafrechtlich verantwortlich gemacht werden, wenn er nicht nur in stande, sondern auch im besonderen Falle rechtlich verpflichtet war, den Eintritt des Erfolgs durch Handeln zu verhindern, sei es, daß die Verhinderung durch Gesetz oder Gewohnheitsrecht geboten, sei es, daß die Verpflichtung zur Verhinderung durch Vertrag oder schlüssige Handlung rechtswirksam übernommen worden war (RGSt. 58, 130). Eine solche Verpflichtung war für den Angekl. P. J. nicht gegeben. Zwar hatte er sein Verhalten so einzurichten, daß er selbst die allgemeine Verkehrssicherheit nicht gefährdete; er hatte aber ebensowenig wie jeder andere Wegebenutzer die Rechtspflicht, seinen Bruder auf der Fahrt zu begleiten, dessen Rad und Fahrbahn zu beleuchten und dadurch ihn und R. auf einander aufmerksam zu machen oder sonst dafür zu sorgen, daß sein Bruder mit anderen nicht zusammenstieß und für sie keine Lebensgefahr schuf. Besondere Umstände, die eine solche Verpflichtung begründen könnten, liegen nach dem festgestellten Sachverhalt nicht vor. Selbst wenn also die Unterlassung der Beleuchtung des Rads P. J.s mit als ursächlich für den Tod R.s angesehen werden könnte, würde wegen fehlender Rechtswidrigkeit der Unterlassung die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Angekl. P. J. entfallen und darum seine Freisprechung von der Anklage wegen fahrlässiger Tötung im Ergebnis gerechtfertigt bleiben.

(2. Sen. v. 20. Jan. 1930; 2 D 230/29.)

[D.]

31. § 230 StGB.; § 21 KraftfG. Ob eine bei einem Kraftfahrzeugunfall erfolgte Körperverletzung i. S. des § 230 StGB. durch Fahrlässigkeit verursacht ist, bestimmt sich allein nach der Vorschrift dieses Paragraphen, nicht nach den Bestimmungen des KraftfG., so daß die Frage, ob der Täter im Besitze eines Führerscheines war oder nicht, nicht maßgebend zu sein braucht. Bei freier Strafe braucht ein Kraftwagenführer nicht damit zu rechnen, daß ein abseits der Fahrbahn mit Appelauflesen beschäftigter Knabe plötzlich über die Straße gegen das Fahrzeug läuft.)

Die Entscheidung darüber, ob eine für die Körperverletzung des Kindes ursächliche Fahrlässigkeit des Angekl. schon darin zu finden war, daß er, ohne im Besitze eines Führerscheines

Zu 31. Die Entsch. ist in beiden von ihr behandelten Punkten richtig.

I. Ob der Führer eines Kraftfahrzeuges den Führerschein be-

scheines zu sein, das Lenken des Kraftwagens übernahm, stand in dem freien, pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts. Erfichtlich hat die Str. d. darin ein fahrlässiges Verhalten um deswillen nicht gefunden, weil der Angekl. den in Rede stehenden Wagen schon früher einmal gefahren hatte und in seiner Fahrerausbildung unmittelbar vor der Abschlußprüfung stand. Ein Rechtsirrtum ist hierin nicht zu finden. Der Beschw. J. verkennt bei seiner gegenteiligen Ausführung, daß der Begriff der Fahrlässigkeit i. S. des § 230 StGB. diesem Gesetze, nicht aber dem KraftG. zu entnehmen ist.

Wenn das Gericht weiterhin ein fahrlässiges Verhalten des Angekl. nicht für vorliegend erachtet hat, weil dieser nach Lage der Sache die vor ihm liegende Straße für frei halten und nicht damit rechnen konnte, daß der abseits der Fahrbahn mit Apfelauflesen beschäftigte Knabe plötzlich über die Straße gegen das Fahrzeug laufen werde, auch nur mit geringer Geschwindigkeit fuhr, so sind dagegen rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Was der Beschw. J. hiergegen geltend

sieht oder nicht, scheidet für die Beantwortung der Frage nach seiner etwaigen Fahrlässigkeit aus. Bei uns in Deutschland erhält man ihn nach einer vorangegangenen Prüfung. Besteht man sie, so ist man m. E. damit noch kein zuverlässiger, tüchtiger Fahrer. Ebenso wenig kann man von einem Fahrer ohne Führerschein behaupten, er könne nicht fahren. Das Fahrenkönnen ist eine Kunst, die angeboren ist. Sie wird durch die Prüfung und die spätere Übung nur geweckt. Ein anderer wird auch nach 20 Jahren kein geschickter Fahrer, weil ihm das Talent dazu fehlt. Deshalb kann man, wie das RG. mit Recht betont, nicht dann schon von einer Fahrlässigkeit des Führers sprechen, wenn er ohne Führerschein fährt und dabei ein Unheil anrichtet. Zu bestrafen ist er nur, wenn sein Verhalten während des Fahrens die Ursache eines Unfalles wird.

Dieser Standpunkt des RG. kommt in einer kurz zuvor ergangenen Entsch. des 6. Sen. v. 16. Sept. 1929 (VI 120/29) noch klarer zum Ausdruck. Dort hatte ein ohne Führerschein fahrender Motorradler einen Unfall verursacht, war aber freigesprochen worden. Die Revision beschwerte sich darüber, daß dieser Umstand von den Vorinstanzen nicht genügend beachtet sei. Der Fahrer habe gegen das SchutzG. i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. verstoßen und dadurch ausschließlich den Unfall verschuldet. Der 6. Sen. weist die Revision mit folgender Begründung zurück:

„Wichtig ist, daß der Kl. allerdings ein Schutzgesetz verletzt hat und daß ihm die Voraussetzbarkeit des Erfolges nicht nachgewiesen zu werden brauchte, wenn durch diese Verletzung einem anderen oder ihm selbst ein Schaden entstanden wäre (RGKomm., 6. Aufl., § 823 Anm. 16; Ur. des erk. Sen. v. 19. Dez. 1927, VI 92/27). Aber die Tatsache der Verletzung macht den Beweis nicht erforderlich, daß aus dieser Verletzung ein Schaden entstanden ist; sie begründet nicht einmal eine rechtliche Vermutung für solchen ursächlichen Zusammenhang (RGKomm., § 823 Anm. 15). Dies gilt insbes. auch, wenn jemand ein Kraftfahrzeug ohne die vorgeschriebene Erlaubnis führt (Ur. des 4. ZivSen. v. 7. Juni 1926, IV 33/26; ZB. 1926, 2533). Das BG. hält jedoch den ursächlichen Zusammenhang nicht für gegeben, weil der Kl. als längere Zeit fahrender Eigentümer eines Motorrades allen zu stellenden Anforderungen genügt haben möge. Danach konnte das BG. den Mangel des Führerscheins als unerheblich beiseite lassen. Ur. des RG. v. 16. Sept. 1929 (VI 120/29).“

II. Mit Freuden wird die große Schar der Kraftfahrer den zweiten Teil der Entsch. begrüßen, denn es wird darin festgestellt, daß es, um in der bisherigen Ausdrucksweise des RG. zu sprechen, außerhalb des Rahmens aller Erfahrung liegt, wenn ein abseits der Fahrbahn mit Apfelauflesen beschäftigter Knabe plötzlich sich auf die Straße begibt.

Ob mit dieser Entsch. ein Umschwung in der Spr. des RG. eintreten wird, wird man einstweilen noch nicht hoffen dürfen, denn in zwei mir bekannten, fast gleichzeitig mit dem vorliegenden Ur. ergangenen Entsch. hält das RG. an seinem bisherigen, über die Maßen strengen Standpunkt fest.

In dem Ur. v. 17. Sept. 1929 (1 D 614/29) sieht ein Motorradfahrer etwa 40 m vor sich einen vierjährigen Jungen vor einem Hauseingang, sein Gesicht diesem zugewandt, ganz links auf der Straße stehen. Er gibt Signale und will mit 30-km-Stundengeschwindigkeit an dem Kind vorbeifahren, als dieses sich plötzlich umdreht, im spitzen Winkel auf das Rad zuläuft und tödlich überfahren wird. Der Fahrer erhält sechs Wochen Gefängnis. Seine Revision wird verworfen. Seine Verteidigung, er habe nicht annehmen können, daß das Kind trotz Hupens und nach seiner ganzen Stellung, die darauf hindeutete, daß es ins Haus gehen wolle, im letzten Augenblick doch noch auf sein Fahrzeug zukommen würde, wird als unerheblich zurückgewiesen, denn, so heißt es in dem Urteil, soweit es im Kreis der alltäglichen und zumutbaren Erfahrungen liegt, muß der Kraftfahrer damit rechnen, daß Straßen-

macht, stellt sich im wesentlichen als ein in diesem Rechtszuge unbeachtliches Anknüpfen gegen die Beweiswürdigung des Richters dar. RGSt. 61, 121 bezieht sich auf einen anders gearteten Sachverhalt, insbes. auf den Fall, daß der Kraftfahrer auf der Fahrbahn Hindernisse irgendwelcher Art bemerkt. Vorliegend ist aber für erwiesen erachtet, daß der Angekl. die Straße frei von Hindernissen halten durfte.

(3. Sen. v. 19. Sept. 1929; 3 D 557/29.)

[A.]

2. Sonstiges materielles Recht.

32. §§ 185, 193 StGB. Der Inhaber einer Gastwirtschaft ist berechtigt, einzelnen Personen wie auch bestimmten Kreisen der Bevölkerung den Besuch seiner Gaststätte zu verbieten. Erklärt er einem bestimmten Besucher, daß er seinen Besuch nicht wünsche, und fordert er ihn

benutzer sich inkonsequent verhalten. Das gilt insbes. von jugendlichen Personen. Demzufolge hätte der Angekl. seine Fahrweise so einrichten müssen, daß er sein Fahrzeug auch vor dem völlig unvermutet sich herumdrehenden und auf ihn zugehenden Kind hätte rechtzeitig zum Stehen bringen können.

In dem Ur. v. 3. Okt. 1929 (3 D 649/29) — alles hier nicht Interessierende lasse ich fort — fährt jemand an zwei ruhig auf dem Fußsteig gehenden kleinen Mädchen vorbei, von denen eins ohne jegliches Anzeichen einer Richtungsänderung plötzlich in die Fahrbahn springt, überfahren und getötet wird. Die Vorinstanz sprach frei, weil der Fahrer nicht habe anzunehmen brauchen, daß ein ruhig auf dem Bürgersteig dahingehendes Kind plötzlich ohne das geringste Anzeichen seines Vorhabens sich auf die Fahrbahn begeben würde.

Die gegen das freisprechende Urteil eingelegte Revision hatte Erfolg, weil das RG. der Ansicht ist, daß mit dem unverständigen Verhalten von Kindern nicht nur dann gerechnet werden muß, wenn diese Kinder spielen, sondern auch dann, wenn sie sich scheinbar vernünftig an die Gefahren des Verkehrs durch im Augenblick geeignetes Verhalten anpassen. Es besteht aber immer, so sagt das RG., die Möglichkeit, daß Kinder infolge der Unterschätzung der Entfernung und anderer Gefahrenmomente sich im letzten Augenblick unvernünftigerweise und wider alles Erwarten auf die Straße und damit in den Gefahrenbereich des Verkehrs begeben.

Ich kann keinen grundsätzlichen Unterschied in diesen drei Entsch. herausfinden, denn die Tatsache, daß in dem hier besprochenen Urteil der Fahrer das Kind noch nicht gesehen hatte, ist ohne Bedeutung, denn jeder Kraftfahrer erlebt es, wenn er über Land fährt, jeden Tag, daß Kinder hinter einer Baumreihe heraus plötzlich auf die Straße laufen. Das ist also nichts, was „außerhalb des Kreises der zumutbaren Erfahrung“ liegt. Deshalb wundere mich das Ur. v. 19. Sept. 1929, aber nur deshalb, weil es aus der Reihe anderer gleichliegende Fälle herausfällt. Das begründet in mir die Hoffnung, daß allmählich auch das RG. dem Kraftfahrer eine seiner natürlichen menschlichen Unvollkommenheit gerecht werdende Beurteilung zuteil werden läßt.

Daß bis dahin aber noch ein sehr weiter Weg ist, zeigt ein weiteres Urteil, das ich der Öffentlichkeit nicht vorenthalten möchte. Es handelt sich um das Ur. v. 24. Okt. 1929 (3 D 629/29): Ein Fahrer fährt über einen gesicherten, aber nicht geschlossenen Bahnübergang. Als er auf dem ersten Geleis ist, sieht er von links plötzlich einen Zug herannahen, kann aber trotz aller sofort ergriffenen Maßnahmen den Zusammenstoß mit seinem Fahrzeug nicht mehr verhindern. Seine Gäste werden, wenn auch nicht schwer, verletzt. Die erste Instanz spricht frei. Das RG. hebt aber dieses Urteil wieder auf, weil der Fahrer sich, zumal als Ortskundiger, unter allen Umständen über das Freisein der Strecke hätte vergewissern müssen, denn es sei ihm bekannt, daß auch ein gesicherter Bahnübergang einmal nicht ordnungsgemäß bedient würde, wie dies z. B. durch plötzliche Erkrankung des Schrankenwärters möglich sei.

Wenn das RG. etwas Detartiges ausdrückt, möge es auch die Mittel angeben, die der Fahrer anwenden muß, um die ihm nach einem solchen Urteil obliegenden Verpflichtungen erfüllen zu können. Man male sich nur einmal das Bild aus, daß vor einem Bahnübergang eine Reihe von Kraftfahrzeugen halten, deren Führer sich in das Bahnwärterhaus begeben, um festzustellen, ob der Schrankenwärter infolge einer plötzlichen Erkrankung nicht in der Lage gewesen ist, die Schranken herunterzulassen.

Ein Urteil, das für das praktische Leben keine Bedeutung hat, weil es sich einfach nicht durchführen läßt, ist unbrauchbar. Leider wird man diese scharfe Kritik an dem Ur. v. 24. Okt. 1929 ausüben müssen.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

zum Verlassen des Hauses auf, so handelt er in Wahrnehmung berechtigter Interessen. †)

Es ist entgegen dem Vorbringen der Rev. der Auffassung des BG. beizutreten, daß es dem Inhaber einer dem allgemeinen Verkehr geöffneten Gaststätte unbenommen bleibt, den Kreis der in ihr verkehrenden Gäste zu bestimmen. Er kann nicht nur einzelnen bestimmten Personen, sondern auch gewissen Kreisen der Bevölkerung den Besuch seiner Gaststätte verweigern. Die dem Gastwirt nach § 33 GewD. erteilte behördliche Erlaubnis begründet nicht die Verpflichtung, schlechthin jeden Gast zuzulassen, und enthält keine Beschränkung seines freien Ermessens hinsichtlich der Zurückweisung. Ein Gastwirt, der Gäste zurückweist, macht damit nur von einem ihm zustehenden Rechte Gebrauch; eine schikanöse Rechtsausübung kommt hier nicht in Frage, da der Angekl., wie festgestellt wird, bestimmte, ihm jedenfalls tristig erscheinende Gründe hatte, Militärpersonen in Uniform, abgesehen von Offizieren, aus seinen Gasträumen fernzuhalten.

Eine etwaige Kränkung der drei Militärpersonen durch die ohne Angabe von Gründen erfolgende Weigerung des Angekl., sie als Gäste in seiner Diele zuzulassen, kann daher als strafbare Beleidigung nicht angesehen werden, weil der Angekl. dabei lediglich in Ausübung seiner Rechte als Gastwirt handelte. Seine zur Ausführung von Rechten in dieser Beziehung gemachten Äußerungen bleiben nach § 193 StGB. straflos, wenn nicht das Vorhandensein einer Beleidigung aus der Form oder aus den Umständen hervorgeht. Das Vorliegen solcher Voraussetzungen aber hat das BG. mit zutreffender Begründung verneint. Wie festgestellt wird, hat der Angekl. die drei Militärpersonen in ruhiger Weise darauf hingewiesen, daß er ihren Besuch in seiner Diele nicht wünsche. Wenn er nach längerer Auseinandersetzung und nachdem die drei Personen auf seine Aufforderung, die Garderobe zu verlassen, nicht alsbald hinausgingen, sie darauf aufmerksam machte, daß sie sich durch längeres Verweilen eines Hausfriedensbruchs schuldig machten, und mit dem Herbeirufen der Polizei drohte, so lag auch darin lediglich die Ausübung seines Rechts, und das BG. hat ohne Rechtsirrtum angenommen, daß dabei weder in der Form noch in den Umständen die beleidigende Absicht des Angekl. hervortrat. Darauf, ob dem Angekl. auch andere nicht verletzende Mittel (Vorstellungen beim Standortältesten) zu Gebote gestanden hätten, um all-

gemein den Besuch seiner Diele durch Unteroffiziere und Mannschaften zu verhindern, kann es nach den oben hervorgehobenen Grundsätzen nicht ankommen.

(2. Sen. v. 12. Mai 1930; 2 D 1091/29.)

[A.]

****33.** § 242 StGB. Die Wegnahme eines Kraftwagens in der Absicht, ihn, solange er für die Zwecke des Täters Wert hat, zu benutzen, ihn nachher aber irgendwo stehen zu lassen, ist Diebstahl des Wagens, nicht nur des Betriebsstoffes. †)

Der Rev. war der Erfolg zu versagen. Dem Beschw. ist zuzugeben, daß lediglich unbefugte Annäherung des Gebrauchs einer Sache nicht als Diebstahl bestraft werden kann. Mit Zueignungsabsicht handelt nicht, wer die Herrschaft des Berechtigten nur vorübergehend zurückdrängen will, und auf Zeit eine jenem zukommende Verfügung über die Sache zu treffen, alsdann aber den rechtmäßigen Zustand wiederherzustellen. Die Absicht des Diebes geht vielmehr dahin, den Sachwert des zu entwendenden Gegenstandes dem Vermögen des Berechtigten dauernd zu entziehen und ihn dem eigenen Vermögen zuzuführen (RGSt. 49, 405; 50, 254). Nur braucht damit nicht der Wille verbunden zu sein, den Gegenstand auch dauernd für sich zu behalten. Der Tatbestand des Diebstahls wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Täter sich bei der Wegnahme der Sache mit dem Plane trägt, sich ihrer nach erfolgtem Gebrauche wieder zu entäußern (RGSt. 52, 147).

Wie aus den Urteilsfeststellungen zu entnehmen ist, ging die Absicht der beiden Angekl. — des Beschw. und seines Genossen — bei Wegnahme des auf der Straße stehenden fremden Kraftwagens dahin, den Kraftwagen an sich zu nehmen, um ihn für ihre Zwecke, solange er für sie Wert habe, zu benutzen, alsdann jedoch ihn an beliebiger Stelle zurückzulassen und dem Zugriff jedes Dritten preiszugeben, wobei sie den Umstand, daß der Eigentümer seinen Wagen später wieder zurückerhalten hat, keineswegs vorausgesehen oder gewollt haben. Die Angekl. haben ferner den im Wagen vorhandenen Betriebsstoff verbraucht, wobei sie sich nach der erkennbaren Ansicht der Strk. dieses Verbrauchs auch bewußt gewesen sind.

Bei dieser Sachlage begegnet die Beurteilung des Be-

Zu 32. Der Entsch. kommt keine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu. Daß die Hinausweisung eines Gastes aus einer Gastwirtschaft eine Mißachtung des Betroffenen ausdrückt oder zum mindesten eine ihn kränkende Behandlung darstellt und dadurch den Tatbestand der formalen Beleidigung (§ 185 StGB.) erfüllt, kann nicht zweifelhaft sein, sofern nicht gerade der Gast durch sein Verhalten Anlaß zu dieser Maßregelung gegeben hat. Richtig ist freilich, daß der Wirt auf Grund seines Hausrechts den Besuch ihm nicht genehmer Gäste nicht zu gestatten braucht und ihm daher insoweit grundsätzlich der Schutz des § 193 StGB. zur Seite steht. Das Hausrecht des Gastwirts versagt jedoch, wenn dem Gast bereits Speisen oder Getränke verabfolgt sind und dieser damit das Recht, zu verweilen, erworben hat, oder wenn, worauf auch das vorliegende Urteil zutreffend hinweist, die Herausweisung aus reiner Willkür oder Gefälligkeit erfolgt, da die schikanöse Rechtsausübung nicht rechtmäßig ist (§ 226 BGB.). Wichtig ist, daß das öffentliche Recht, insbes. die gewerbliche Konzession, das Hausrecht des Gastwirts nicht einschränkt. (Dagegen ist nach Art. 144 BayPolStGB. der Gastwirt im Rahmen seines Borrats zur Bewirtung eines jeden Gastes verpflichtet, soweit ihm nicht genügende Entschuldigungsgründe zur Seite stehen; dazu BayObLG. v. 26. März 1903: BayObLGSt. 3, 255.) Zu berücksichtigen ist jedoch, daß, wer ein Lokal eröffnet, gewissermaßen an die Öffentlichkeit die Erklärung richtet, daß der Besuch seiner Wirtschaft jedermann freistehe, und daß jeder damit rechnen darf, als Gast willkommen zu sein. Gerade deshalb muß sich der Wirt einer besonders schonenden Form bedienen, wenn er diese durch sein Verhalten hervorgerufene Erwartung enttäuscht. Für die Anwendbarkeit des § 193 StGB. muß sich dieser Gesichtspunkt dahin auswirken, daß die die Strafbarkeit nach dieser Vorschrift begründende Absicht der Beleidigung dann anzunehmen ist, wenn der Wirt nicht alles nach dieser Richtung Gebotene getan hat, etwa wenn er sofort eine besonders dringliche Aufforderung an den Besucher hat ergehen lassen, oder wenn er den Vorfall nicht der Beachtung der übrigen Gäste entzogen hat, was im Einzelfall möglich und angezeigt sein kann, oder wenn er gar selbst die Aufmerksamkeit Dritter darauf gelenkt hat. Da die Strk. derartiges nicht hat feststellen können, ist die vorliegende Entsch. im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Al. Dr. Max Alsb. Berlin.

Zu 33. In letzter Zeit mehrten sich die Fälle der unbefugten Benutzung fremder Kraftfahrzeuge unter Verbrauch der in den Behältern des Fahrzeugs vorhandenen Betriebsstoffe (Benzin und Öl). Deshalb hat der früher schon einmal verfolgte Gedanke, gegen solches Vorgehen eine eigene Strafbestimmung zu schaffen (s. Oberländer-Bolzold, Automobilm. S. 81), neuerdings Anhänger gefunden. Nach der jetzigen Mpr. der oberen Gerichte scheint ein zwingender Anlaß hierfür nicht zu bestehen. Das RG. (GoldArch. 54, 420; JW. 1907, 553; DJZ. 1907, 1072) und das BayObLG. (Samml. 26, 152; JW. 1926, 2764) haben schon bisher in solchen Fällen neben einem nichtstrafbaren furtum usus am Kraftfahrzeug einen strafbaren Diebstahl an den Betriebsstoffen angenommen. Die Konstruktion hat, wie aus den Gründen dieser Urteile zu entnehmen ist, durchaus nichts Gekünsteltes an sich, wie Müller, Automobilmgesetz, 6. Aufl., S. 278 meint und durch Angabe einiger Beispiele darzulegen sucht. Die beiden Gerichte haben auch in späteren Entsch., das RG. namentlich in der vorliegenden, an ihrer Auffassung festgehalten. Die Entsch. des RG. v. 7. Juli 1927 (JW. 1928, 238) kann nicht für das Gegenteil verwertet werden; denn sie billigt die vom BG. ausgesprochene Freisprechung nur, weil sie die vom Vorberrichter getroffene tatsächliche Feststellung, daß die Absicht des Täters, den für die geplante Fahrt erforderlichen Betriebsstoff zu seinem Vorteile zu verwenden und seinem Vermögen zuzuführen, nicht nachgewiesen sei, als bindend ansieht. Damit ist aber nicht gesagt, daß das BG. nach der Sachlage nicht berechtigt gewesen wäre, das Vorhandensein der Absicht zu bejahen.

Die Mpr. ist neuerdings einen Schritt weitergegangen. Sie nimmt unter Umständen auch einen Diebstahl des Kraftfahrzeugs selbst als gegeben an. Das BayObLG. führt in einem Urte. v. 13. Jan. 1928 (Samml. 28, 14) aus: Die Absicht rechtswidriger Zueignung i. S. des § 242 StGB. setze allerdings voraus, daß der Täter mit dem Willen handle, den Sachwert eines Gegenstands dem Vermögen des Berechtigten auf die Dauer zu entziehen und den Gegenstand in die eigene eigentumsgleiche wirtschaftliche Verfügungsmacht zu bringen. Die bloße Annäherung eines augenblicklichen oder seiner Art nach vorübergehenden Gebrauchs mit der Absicht, die Sache nach diesem Gebrauch in die Verfügungsmacht des Berechtigten zurückgelangen zu lassen, sei straflose Gebrauchsentswendung. Wenn aber der Täter das

schwerdeführers wegen Diebstahls des Kraftwagens und des Betriebsstoffes keinem rechtlichen Bedenken (RG. v. 17. Jan. 1924, 3 D 1251/23 und v. 28. Mai 1907, 2 D 144/07: Gold-Arch. 54, 420).

(3. Sen. v. 30. Juni 1930; 3 D 367/30.)

[M.]

II. Verfahren.

34. § 79 Abs. 2 StPO. Ein Sachverständiger, der nach § 42 des preuß. Ges. über die Handelskammern v. 24. Febr. 1870/19. Aug. 1897 für die an das Gebiet des Handels fallende Sachverständigentätigkeit im allgemeinen vereidigt ist, kann nicht unter Berufung auf den geleisteten Eid eine gutachtliche Äußerung erstatten, die den Betrieb und den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betrifft.)

Nach dieser Vorschrift können Sachverständige unter Berufung auf den geleisteten Eid vernommen werden, wenn sie für die Erstattung von Gutachten „der betreffenden Art“ im allgemeinen beeidigt sind. Gemäß § 42 des preuß. Ges. über die Handelskammern v. 24. Febr. 1870/19. Aug. 1897 ist die Handelskammer befugt, Dispatcheure und solche Gewerbetreibende der in § 36 RGewO. bezeichneten Art, deren Tätigkeit in das Gebiet des Handels fällt, öffentlich anzustellen oder zu beeidigen. Am 18. Okt. 1921 ist der Zivilingenieur B. von der Handelskammer für den Regierungsbezirk D. als Sachverständiger für „Kraftwagen und Maschinen“ für den genannten Bezirk öffentlich angestellt und beeidigt worden. Bei seiner Vernehmung in der Hauptverhandlung erstattete er sein Gutachten unter Berufung auf den Eid für alle Male geleisteten Sachverständigeneid. Ob er jedoch zu den in § 42 des angeführten Ges. bezeichneten Personen gehörte, und ob daher seine öffentliche Anstellung als Sachverständiger durch die Handelskammer überhaupt wirksam war (vgl. RGSt. 45, 373), bedarf hier keiner Ent-

scheidung. Denn jedenfalls war die Berufung auf den Eid für alle Male geleisteten Sachverständigeneid schon deshalb unzulässig, weil die gutachtliche Äußerung nicht eine Handelsfrage, sondern den Betrieb und den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betraf.

Fahrzeug zwar auch nur vorübergehend für eine oder mehrere Fahrten gebrauchen wolle, jedoch vorsatzgemäß nach dem Gebrauch es nicht an den Eigentümer zurückstelle, sondern sich seiner in einer Weise entleibe, die es mit seinem Wissen und Willen dem Zufall anheimstelle, ob das Fahrzeug an den Eigentümer zurückgelange oder von unbefugten Dritten angeeignet werde, so maße er sich nicht bloß den Gebrauch an. Er treffe vielmehr darüber hinaus und nachher eine Verfügung über das Fahrzeug, von der er sich vorstelle, daß sie im Endergebnisse dazu führen könne, das Fahrzeug seiner Substanz nach dem Eigentümer dauernd zu entziehen und in fremdes Vermögen zu bringen. Er handle also mit der Absicht der Herstellung einer eigentumsgleichen wirtschaftlichen Verfügungsmacht, d. i. mit der Absicht der Zueignung, selbst wenn sein Wunsch sei, daß das Fahrzeug kraft der von ihm getroffenen Verfügung an den Eigentümer zurückgelange. — Das Gleiche spricht die vorliegende Entsch. des RG. aus. Ein ernstlicher Einwand gegen die Richtigkeit wird sich kaum erheben lassen.

ObLGW. Dr. Bezold, München.

Zu 34. Die Entsch. gibt nur in einem Punkte zu Bedenken Anlaß: Ohne weitere Begründung nimmt das RG. an, daß das angefochtene Urteil auf dem zweifelstfreien vorliegenden Prozeßverstoß beruhe, weil das Gutachten des Sachverständigen in ihm mitbewertet sei. Das Urteil steht damit in einem auffallenden Gegensatz zu dem in JW. 1930, 152³³ abgedr. Urte. des FerSen. v. 18. Juli 1928. In jenem Fall war die Beeidigung eines Zeugen nicht wirksam. Der FerSen. verneinte die Erheblichkeit dieses Verstoßes, weil nach der Sachlage nicht bezweifelt werden könne, daß sowohl der Zeuge wie das Gericht der Meinung waren, die von dem Zeugen erklärte Berufung auf einen bei einer früheren Vernehmung geleisteten Eid sei zulässig und die Aussage der Zeugen stehe daher unter Eid, und weil auch die Aussage von dem Gericht im Urteil als eidliche gewürdigt worden war. Danach sei die Sachlage im Ergebnis keine andere, als wenn der Zeuge ordnungsmäßig vereidigt worden wäre. Diesen Ausführungen ist zuzustimmen (gl. Ansicht Detker in der Ann. a. a. D.). Gewiß würde, wenn der Zeuge eine falsche Aussage abgelegt hätte, vollendeter Meineid nicht in Frage kommen, sondern die Tat höchstens als versuchter Meineid zu bestrafen sein oder auch völlig straffrei bleiben, je nachdem, wie man sich zu der Lehre vom Mangel an Tatbestand stellt. Nur insoweit, nicht auch für den Einfluß der Aussage im anhängigen Verfahren fiel der Mangel einer wirksamen Vereidigung ins Gewicht. Auch im vorliegenden Fall waren wohl, wie angenommen werden darf, während der Hauptverhandlung alle Beteiligten der Auffassung, der ein für allemal geleistete Sachverständigeneid decke auch

die den Betrieb und Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreffende gutachtliche Äußerung des Sachverständigen. Unter diesem Gesichtspunkt hätte sich die Aufhebung des angefochtenen Urteils vermeiden lassen (vgl. ferner das Urte. des 3. Sen. v. 20. Dez. 1928: JW. 1929, 1047⁶⁵, das ebenfalls im gleichen Falle die Berufungsfrage verneint).

RM. Dr. Mag Alsborg, Berlin.

Zu 1. Dem Urteil ist im Ergebnis zuzustimmen; der Begründung kann ich mich jedoch nur zum Teil anschließen.

Nach § 30 Abs. 2 VerkVO. können Ortspolizeibehörden die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nur im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr beschränken. Eine kreisunmittelbare Stadt ist sowohl Orts- als Bezirkspolizeibehörde. Sie kann in ihrer Eigenschaft als Ortspolizeibehörde die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im Rahmen der Regelung des allgemeinen Fuhrwerksverkehrs beschränken. Die nach § 30 Abs. 2 VerkVO. erforderliche Zustimmungserklärung der höheren Verwaltungsbehörde ist dabei, wie ausgeführt wird, der nach Art. 6 Bay-PolStGB. erforderlichen Vollziehbarkeitserklärung der Kreisregierung gleichzuwachen.

Die Frage, ob eine unmittelbare Stadt auch in ihrer Eigenschaft als höhere Verwaltungsbehörde im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen ohne Einhaltung der ihr in Abs. 2 Satz 2 auferlegten Schranken beschränken kann, hat, wenn es sich um eine unmittelbare Stadt handelt, wenig praktische Bedeutung. Hier spricht die Vermutung dafür, daß sie die Vorschrift als Ortspolizeibehörde erlassen hat. Von Bedeutung ist die Frage jedoch für solche höhere Verwaltungsbehörden, die nicht kreisunmittelbare Städte sind und damit nicht zugleich ortspolizeiliche Befugnisse besitzen.

Bei der Beantwortung ist von dem in § 18 Abs. 3 VerkVO. ausgesprochenen Grundsatz auszugehen. Danach sind als Regel für höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge 30 km in der Stunde anerkannt. Jede Beschränkung dieser Regel muß als Ausnahmevorschrift aufgefaßt werden und ist als solche eng auszulegen; Analogie- und sonstige Vergleichschlüsse kommen deshalb wohl nicht in Frage. § 30 Abs. 2 VerkVO. ist, da in ihm die Möglichkeit einer Beschränkung der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen wird, als solche Ausnahmevorschrift aufzufassen.

Nun können zwar höhere Verwaltungsbehörden Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen. Nach § 2 VerkVO. gelten für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen die den Verkehr von Fuhrwerken usw. auf öffentlichen Wegen allgemein regelnden Vor-

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Strafsachen.

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

I. Kraftfahrzeugrecht.

1. §§ 23 Abs. 2, 30 Abs. 2 KraftfVerkVO. Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen kann nach der Verkehrsverordnung auf zweifachem Wege beschränkt werden: entweder es werden für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr Vorschriften erlassen, oder es werden für die Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eigene Anordnungen getroffen. Ob und wieweit Vorschriften der ersteren Art auch für den Kraftfahrzeugverkehr anwendbar sind, entscheidet sich nach § 2 Abs. 1 VerkVO.; ihre Erlassung selbst ist Sache der landesrechtlichen Regelung.)

In Bayern werden nach Art. 2 Ziff. 6 PolStGB. die nach § 366 Nr. 10 StGB. zulässigen PolVO. zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit usw. auf den öffentl. Wegen, also auch die für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr geltenden Vorschriften über die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit, durch ober-, distrikts- (nun bezirks-) oder ortspolizeiliche Vorschriften erlassen. Ihre Rechtsgültigkeit beurteilt sich in erster Linie nach der Art. 3 ff. PolStGB. Hier greift aber ergänzend die Bestimmung des § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVO. insofern ein, als für Vorschriften von „Ortspolizeibehörden“, die im Rahmen von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr zugleich auch die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen

beschränken, unter der Voraussetzung des § 23 Abs. 2 Satz 1 Halbs. 2, d. h. wenn auch für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde vorgeschrieben werden soll, die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde erforderlich ist.

Die Fahrzeuggeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen allein, also nicht von allen Fuhrwerken, kann nur nach Maßgabe des § 23 Abs. 2 VerkVd. beschränkt werden. Danach können solche Vorschriften von Ortspolizeibehörden überhaupt nicht, sondern nur von den oberen Verwaltungsbehörden erlassen werden, und zwar auch nur mit Zustimmung der obersten Landesbehörde, wenn für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Geschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde festgesetzt werden soll (§ 23 Abs. 2 Satz 2 VerkVd.).

Die StraßenPolVd. der Stadt N. ist vom Stadtmagistrat erlassen; sie enthält „ortspolizeiliche Vorschriften“. Nach den Bestimmungen der früheren GemD. (Art. 92, 93) waren, wie auch jetzt in der neuen GemD. v. 17. Okt. 1927, die Magistrate (jetzt Gemeinderäte) der einer Kreisregierung unmittelbar untergeordneten Städte sowohl Orts- als Distriktpolizeibehörde. Als solche waren sie zur Erlassung polizeilicher Vorschriften zuständig (Art. 3, 4 PolStGB.); in Fällen, in denen eine Distriktpolizeibehörde distriktpolizeiliche Vorschriften für ihren Verwaltungsbezirk erlassen konnte, waren die Magistrate der bezeichneten Städte berechtigt, innerhalb ihrer Zuständigkeit ortspolizeiliche Vorschriften zu erlassen (Art. 4 Abs. 2 PolStGB.). Demnach waren polizeiliche Vorschriften der Magistrate immer als ortspolizeiliche Vorschriften anzusehen, selbst wenn sie sich irrtümlich als distriktpolizeiliche Vorschriften bezeichnet haben sollten (vgl. ObVg. 3, 114; 5, 273). Es fragt sich nun, ob solche polizeiliche Vorschriften auch i. S. § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVd. als von „Ortspolizeibehörden“ erlassen zu erachten sind, mit anderen Worten, ob im § 23 Abs. 2 Satz 1 abgestellt ist auf den rechtlichen Charakter der erlassenen Vorschrift als einer Orts- oder distriktpolizeilichen oder vielmehr auf das die Vorschrift erlassende Subjekt, also darauf, ob dieses eine Ortspolizeibehörde oder eine höhere Distrikts- (Bezirks-) Polizeibehörde ist. Nach dem Wortlaut der Vorschrift ist das letztere anzunehmen; denn es wird im § 23 Abs. 2 VerkVd. zwischen „Ortspolizeibehörden“ und „höheren Verwaltungsbehörden“ — in Bayern: Bezirksverwaltungsbehörden (Polizeidirektionen) gem. § 39 Abs. 1 VerkVd., Abschn. I Ziff. 1 Bek. d. Staatsmin. d. Jnn. v. 15. März 1923 —, nicht zwischen Orts- und höherpolizeilichen Vorschriften, unterschieden. Auch der Sinn und Zweck der Vorschrift spricht für diese Auslegung: Dem Kraftfahrzeugverkehr wurde in Anbetracht seiner starken Entwicklung und seiner Bedürfnisse bereits durch die VerkVd. v. 15. März 1923 das Zugeständnis gemacht, daß die höchstzulässige Fahrzeuggeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortsteile für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht auf 30 km in der Stunde erhöht wurde (§ 18 VerkVd.); dieses Zugeständnis soll nicht wieder durch Maßnahmen untergeordneter, lediglich mit den Funktionen der örtlichen Polizei ausgestatteter Stellen beseitigt werden können, sondern es sollen dazu nur die höheren Polizeibehörden befugt sein. Entscheidend ist danach für die Frage, ob auch die Polizeivorschriften der unmittelbaren Städte der Einschränkung des § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVd. unterliegen, der Charakter der die Vorschriften erlassenden Behörde als Träger der höheren Polizeigewalt. Es wäre auch ein kaum zu ertragender Zustand, wenn z. B. in Bayern die kleinste Bezirksverwaltungsbehörde für ihr Gebiet eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrzeugverkehr allein anordnen könnte, während dies dem Gemeinderat einer großen unmittelbaren Stadt nicht möglich wäre. Die hier vertretene Auffassung führt zu dem Ergebnis, daß die polizeiliche Vorschrift einer unmittelbaren Stadt, die nicht für den Kraftfahrzeugverkehr allein, sondern für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr die Fahrzeuggeschwindigkeit beschränkt, nicht als eine von der „Ortspolizeibehörde“ i. S. § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVd. erlassene Vorschrift aufzufassen wäre, die der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde, hier der Kreisregierung, bedürfte.

Schriften, sofern für den Kraftfahrzeugverkehr nicht eine andere Regelung getroffen ist. Eine solche liegt im § 30 Abs. 2 Satz 2 VerkVd. Soweit also von den höheren Verwaltungsbehörden den allgemeinen Fuhrwerksverkehr regelnde Polizeivorschriften erlassen werden — zu diesen höheren Verwaltungsbehörden gehören auch die unmittelbaren Städte, wenn sie in ihrer Eigenschaft als höhere Verwaltungsbehörde Anordnungen treffen —, gelten diese für Kraftfahrzeuge nur, wenn die im § 30 Abs. 2 Satz 2 VerkVd. höheren Verwaltungsbehörden bez. der Geschwindigkeitsbeschränkung von Kraftfahrzeugen auferlegten Einschränkungen beachtet worden sind. Würden diese Einschränkungen außer acht gelassen, so käme man zu dem Ergebnis, daß höhere Verwaltungsbehörden, deren Gebietsumfang sich doch stets auf größere Gebiete erstreckt, in der Lage wären, durch Erlass von Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr auch die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zu regeln, ein Ergebnis, das für den Kraftfahrzeugverkehr zu unerträglichen Folgen führen würde.

Vom Gesetzgeber kann ein derartiges Ergebnis nicht gewollt sein.

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

Die Vorschrift der KraftVerkVd. ginge als reichsrechtliche Regelung auch einer etwaigen abweichenden landesrechtlichen Vorschrift vor.

Danach ist gegen die Rechtsgültigkeit und Anwendbarkeit der vom Stadtmagistrat N. für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassenen, die Fahrzeuggeschwindigkeit beschränkenden Polizeivorschrift vom Gesichtspunkte des § 23 Abs. 2 VerkVd. aus nichts einzuwenden.

Aber auch wenn man sich auf den anderen Standpunkt stellt und die StraßenPolVd. der Stadt N. als eine i. S. § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVd. von einer Ortspolizeibehörde erlassenen Vorschrift betrachtet, würde man zu dem gleichen Ergebnis gelangen müssen.

Jedenfalls kann der Magistrat (Gemeinderat) einer unmittelbaren Stadt, weil er Ortspolizeibehörde und Bezirkspolizeibehörde zugleich ist, auch als Ortspolizeibehörde Vorschriften für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen, und insofern kann die StraßenPolVd. der Stadt N. als eine i. S. § 23 Abs. 2 Satz 1 VerkVd. von einer Ortspolizeibehörde erlassene Vorschrift betrachtet werden.

Die Vorschrift des § 31 StraßenPolVd. hat zwar nicht die förmliche „Zustimmung“ der höheren Verwaltungsbehörde, d. h. der vorgeordneten Kreisregierung (VollzBek. v. 18. Mai 1923, Abschn. II zu § 23 Nr. 4 Abs. 2; Bek. v. 29. Dez. 1925, Abschn. II Nr. 4 b Abs. 5), erhalten, aber sie ist nach Maßgabe des Art. 6 PolStGB. von der Kreisregierung für Vollziehbar erklärt worden. Die Vollziehbarkeitsklärung muß i. S. § 23 VerkVd. der Zustimmungserklärung gleichgeachtet werden; denn die Kreisregierung hat, wenn sie über die Vollziehbarkeit entscheidet, nach dem Art. 12 PolStGB. eine ortspolizeiliche Vorschrift nicht bloß auf die gesetzlichen Bedingungen ihrer Erlassung, sondern auch auf die Frage der Vereinbarkeit mit dem öffentlichen Wohle, also auf ihre sachliche Angemessenheit zu prüfen, und spricht die Vollziehbarkeit nur aus, wenn sie nach diesen Richtungen keine Bedenken gegen die Polizeivorschrift hegt, ihr also zustimmt.

Demnach hat der Erstrichter die Vorschrift des § 31 Nr. 4 StraßenPolVd. mit Recht zur Anwendung gebracht.

Der weitere Angriff der Revision, die Vorschrift entbehre der erforderlichen Bestimmtheit, ist unbegründet. (Wird ausgeführt.)

(BayObVg., StrSen., Ur. v. 6. Juli 1928, RevReg. I Nr. 323/28.)

*

2. Die Vorschrift des § 26 KraftVerkVd. richtet sich an den Führer des Kraftfahrzeugs. Dieser kann sich seiner Verpflichtung und Verantwortung nicht dadurch entledigen, daß er seine Aufgabe einem anderen überträgt und ihm allgemein überläßt, die jeweils erforderlichen Verkehrszeichen nach eigener Entscheidung zu geben.†)

Zur einzelnen Falle kann sich allerdings der Führer zur Erfüllung seiner Pflicht nach § 26 der Hilfe eines anderen bedienen, aber die Verantwortung dafür, daß das Zeichen wirklich und vorschriftsmäßig gegeben wird, bleibt immer bei ihm selbst; er muß deshalb die Abgabe des Zeichens durch die Hilfsperson und die Ordnungsmäßigkeit dieser Zeichengebung überwachen. Zur Begründung der gegenteiligen Auffassung sich auf die Bestimmung des § 26 zu berufen, daß der Führer die Verkehrszeichen mittels mechanischer Einrichtungen geben dürfe, ist nicht angängig. Auch das so gegebene Zeichen wird vom Führer selbst gegeben und dieser ist dafür verantwortlich, daß es vorschriftsmäßig gegeben wird.

(BayObVg., StrSen., Ur. v. 31. Okt. 1930, RevReg. I Nr. 646/30.)

Zu 2. Der in mancher Hinsicht recht unglücklich gefaßte § 26 KraftVerkVd. läßt die Frage, ob die Abgabe von Richtungszeichen vom Führer auf einen Mitfahrer übertragen werden darf, unbeantwortet. Er spricht nur aus, wie das Richtungszeichen technisch zu geben ist, durch Armbewegungen oder durch eine mechanische Einrichtung.

Die Übertragung dieser dem Führer verkehrspolizeilich obliegenden Funktion an einen Mitfahrer ist wohl in den meisten Fällen zu rechtfertigen. Sie kann dem Führer die Zeichengebung unter Umständen erleichtern. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, wenn das Ur. die Übertragung der Zeichengebung für zulässig erklärt, weil sie i. S. des § 26 liegt. Daß hierin keine Delegation im dem Sinn liegt, daß der Mitfahrer nunmehr in der Verantwortung für die Zeichengebung an die Stelle des Führers tritt, liegt in der polizeilichen Struktur der KraftVerkVd. Die Verantwortung für die Zeichengebung knüpft an die Person des Führers an, der für sie auch dann strafrechtlich verantwortlich bleibt, wenn in dieser Funktion eine Hilfsperson neben ihm tritt. Dies ist auch der Sinn des oben abgedruckten Ur., dem zugestimmt werden muß. Ich möchte noch folgendes hinzufügen: Die strafrechtliche Verantwortung für die Zeichengebung der Hilfsperson findet ihre Grenzen in der Auswahl einer geeigneten Persönlichkeit und in deren sachgemäßer Kontrolle. Wenn z. B. der Mitfahrer eine selbst fahr- und ortskundige Person ist, dürfte die Frage, ob den Führer im einzelnen Fall ein Verschulden für die Zeichengebung trifft, unter Berücksichtigung dieser Umstände zu treffen sein.

RA. Dr. Siegfried Wille, München.

II. Sonstiges Strafrecht.

3. § 79 EißBetrD. Unberechtigtes Betreten von Bahnanlagen. †)

Die Vorschrift des § 79 Abs. 1 EißBetrD. v. 17. Juli 1928 (RGBl. II, 541, 619), nach der das Publikum die Bahn nur an den hierzu bestimmten Übergängen überschreiten darf, ist dahin zu verstehen, daß die Bahn diese zu bestimmen hat. Wo sie einen Übergang eröffnet, ist das Publikum berechtigt, an dieser Stelle die Bahn zu überschreiten; wo sie den Übergang verbietet oder nicht mehr gestattet, darf auch ein Übergang nicht oder nicht mehr stattfinden.

Die genannte Vorschrift erlaubt keine Ausnahme, soweit sie sich nicht aus anderen Bestimmungen des Gesetzes selber ergeben; niemand kann sich daher ihr gegenüber auf ein Recht zur Überschreitung der Bahn berufen. Deshalb haben die Angekl. hier auch entgegengehandelt und sich nach § 82 a. a. D. strafbar gemacht, weil sie festgestelltemaßen die Gleise im Ortsbahnhof an einer Stelle überschritten, die nach den von der Bahnverwaltung getroffenen Anordnungen kein Bahnübergang mehr war, wenn hier auch früher ein Gemeindefahrweg hinübergeführt hatte, den jedermann zum Übergange über die Bahn benutzen konnte.

Da aber die Bahnverwaltung diese Überfahrt beseitigt hat, so bestehen die Voraussetzungen, von denen die Gesetzesbestimmung das Recht des Publikums zum Überschreiten der Bahn abhängig macht, nicht mehr, und insoweit ist bis zur Aufhebung dieser Maßnahme der Bahnverwaltung niemand mehr berechtigt, an der fraglichen Stelle die Bahn zu überschreiten. Hieran ändert es nichts, daß der zuständige Stadtrat mit der Beseitigung des Überweges nicht ohne weiteres einverstanden war und sich weigerte, den Überweg als Gemeindefahrt aufzulassen, denn für das Publikum und seine Befugnis, die Bahn zu überschreiten, ist nicht das Verhalten des Stadtrates, sondern nach §§ 77, 79 a. a. D. die Anordnung der Bahnverwaltung maßgebend.

Die Angekl. können deshalb auch nicht straffrei bleiben, wenn sie sich zur Überschreitung der Gleise an der fraglichen Stelle für berechtigt hielten, denn das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit gehört nicht zu dem inneren Tatbestande der Übertretung i. S. von §§ 79, 82 a. a. D., denn es genügt zur vorsätzlichen Begehung dieser Übertretung, daß der Täter weiß, ein Übergang ist da, wo er die Bahn überschreitet, von ihrer Verwaltung für das Publikum nicht eröffnet. Daß die Angekl. die durch die Bahnverwaltung verfügte Sperrung des früheren Überganges gekannt haben, kann nach der Beweisaufnahme nicht zweifelhaft sein. Damit ist aber dargetan, daß sie der Vorschrift des § 79 Abs. 1 a. a. D. vorsätzlich zuwidergehandelt haben. Wenn sie angenommen haben sollten, trotz der Beseitigung des Überganges durch die Bahnverwaltung zur Überschreitung der Gleise befugt zu sein, weil der frühere öffentliche Weg vom Stadtrate noch nicht aufgelassen war, so haben sie verkannt, daß die Überschreitung der Bahn an einer von der Bahnverwaltung nicht bestimmten Stelle für das Publikum schlechthin und unter allen Umständen verboten ist.

(BayObLW., Urte. v. 30. Juni 1930, RevReg. II 214/30.)

Oberlandesgerichte.

a) Zivilsachen.

I. Materielles Recht.

Berlin.

1. Kraftfahrzeugrecht.

1. Haftung des Kraftfahrers bei Gefälligkeitsfahrten. †)

Die Kl. mußte als Berlinerin, daß auf der Avus-Bahn eine erheblich höhere Geschwindigkeit entfaltet wird, als sonst all-

Zu 3. Im Gebiete eines Bahnhofes läuft ein Gemeindefahrweg über die Gleise, den die Bahnverwaltung einzieht, die Gemeinde aber aufzulassen sich weigert. Ehe der Streit hierüber zwischen den Beteiligten ausgetragen ist, benutzen mehrere Einwohner des Ortes den anscheinend nicht ganz beseitigten, sondern noch zutage liegenden Weg und werden deshalb in Bahnpolizeistrafen genommen, die sie durch den Antrag auf gerichtliche Entsch. anfechten. Vom ersten Richter verurteilt, legen sie Rev. ein. Diese scheitert allein an der Tatsache der Benutzung, die das Gericht als eine vorsätzliche und deshalb strafbare trotz der vorhandenen Entlastungsgründe bewertet wissen will, weil die Eisenbahn, die auf ihrem Gebiete der allgemeinen Sicherheit wegen das entscheidende Wort zu sprechen hat, die Sperrung vornahm und soweit die bisherige öffentliche Inanspruchnahme aufhob.

Der Fall bildet einen bemerkenswerten Beitrag zu dem großen und oft strittigen Gebiete: „Eisenbahn und Gemeinden“.

OLG Kl. S a n o w, Frankfurt a. D.

Zu 1. Dem Urteil kann nicht gefolgt werden. Beizutreten ist ihm allerdings in der Feststellung, daß es sich um eine Gefälligkeitsfahrt handle, bei der ein Vertrag nicht vorliegt. RG. 65, 17

gemein üblich ist. Wenn sie sich trotzdem ohne weiteres zur Teilnahme an einer solchen Fahrt auf dem Soziusfische eines Motorrades bereit gefunden hat, so hat sie jedenfalls die daraus ergebenden besonderen Gefahren freiwillig selbst übernommen und mindestens insoweit auf die Haftung des Bekl. für etwa eintretende Schadensfälle verzichtet, als diese nicht gerade auf Vorfall oder grober Fahrlässigkeit beruhen.

(RG., 28. JivSen., Urte. v. 20. Dez. 1929, 28 U 12118/29.)

Mitgeteilt von K. Dr. Fritz Daniel, Berlin.

Dresden.

2. Rechtsnatur des Garagenvertrags. †)

Die Kl. macht als Rechtsnachfolgerin des Dentisten B. in C. Schadenersatzansprüche geltend auf Grund eines von diesem mit dem Bekl. zu 1 eingegangenen Vertragsverhältnisses. Sie leitet diese Ansprüche daraus her, daß der Bekl. zu 1 einen großzügigen

hat bereits in der Gestattung des Mitfahrens auf einem Kraftfahrzeug nicht den Abschluß eines Schuldvertrages gesehen, sondern einen tatsächlichen Vorgang ohne rechtliche Bedeutung. Für den hier vorliegenden Rechtsstreit ist aber die Entsch. dieser Frage ohne Belang. Sie ist nur dort von Erheblichkeit, wo ein anderer als der Halter das Kraftfahrzeug geführt hat. Liegt ein Vertrag vor, so ist der Fahrer der Erfüllungsgehilfe des Halters, der Halter haftet nach § 278, ohne die Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831 BGB. zu haben.

Nicht zu folgen ist dem Urteil in der Annahme des Verzichts auf Schadenersatzansprüche. Ein solcher Verzicht auf Schadenersatz kann nach der Rspr. nicht ohne weiteres angenommen werden, wenn eine Gefälligkeitsfahrt vorliegt (vgl. RG. v. 11. Nov. 1926: BerkRdsch. 1926, 249). Es müssen noch andere schlüssige Umstände außer dem Vorliegen der Gefälligkeitsfahrt gegeben sein. Das Urteil sieht diese anderen schlüssigen Umstände darin, daß die Kl. als Berlinerin mit einer erheblich höheren als der sonst üblichen Geschwindigkeit auf der Avus-Bahn einverstanden gewesen sei. Daraus vermag ich einen Verzicht auf Schadenersatzansprüche nicht zu folgern. Wenn sie sich auch gesagt haben mag, daß die Geschwindigkeit höher als sonst sein werde, so hat sie damit noch nicht den Willen gehabt und zu erkennen gegeben, mit einem schuldhaften Handeln des Führers einverstanden zu sein. Im Gegenteil, wer sich einem Führer anvertraut, der schnell fährt, erwartet bestimmt von ihm, daß er gerade wegen dieser Schnelligkeit die größte Vorsicht in der Führung des Kraftfahrzeuges entfaltet. Wer mit Schnelligkeit einverstanden ist, ist noch lange nicht mit unsachgemäßem Verhalten des Führers während der Fahrt einverstanden. Gegen das Einverständnis mit dem Abschluß auf Ersatzansprüche spricht die von der Kl. behauptete Anerkennung des Schadenersatzes durch den Bekl. und das Versprechen des Pelzes.

Als unrichtig erscheint auch die Auffassung des Gerichts, es könnte lediglich eine Haftung für Vorfall und grobe Fahrlässigkeit in Frage kommen. Vorfall scheidet natürlich aus. Grobe Fahrlässigkeit ist nicht mit zutreffenden Gründen in dem Urteil verneint. Es ist nicht näher untersucht, wieso das Ablösen des Schlauches von der Felge, das einen ungewöhnlichen Umstand darstellt, sich hat ereignen können und inwiefern hierbei eine Fahrlässigkeit des Fahrers mitwirkt. Es ist auch nicht näher untersucht, inwiefern das von der Kl. gerügte unsachgemäße Anziehen aller Bremsen eine Fahrlässigkeit und gegebenenfalls grobe Fahrlässigkeit darstellt. Die Möglichkeit, daß das der Fall ist, erscheint durchaus gegeben. Aber auch dann, wenn nur leichte Fahrlässigkeit anzunehmen ist, ist bei Verneinung des Verzichts auf Entschädigung davon auszugehen, daß der Führer für jedes Verschulden haftet, nicht nur für grobes Verschulden. Das hat das RG.: JW. 1910, 234 für die Gefälligkeitsfahrt ausdrücklich entschieden.

Anders wäre zu entscheiden, wenn der vom Bekl. behauptete ausdrückliche Verzicht zustande gekommen wäre. Ein derartiger ausdrücklicher Verzicht beseitigt regelmäßig die Schadenersatzansprüche des Geschädigten. Auf diesen ausdrücklichen Verzicht kam es also für die Entsch. an. Zu bemerken ist, daß vom OLG. Jena v. 14. Nov. 1929: HöchstRspr. 1930 Nr. 1218 selbst für den Fall des Ausschlusses der Entschädigungsansprüche durch Verabredung ein Ersatzanspruch gewährt ist, wenn der Kraftwagen mangelhaft und nicht mehr betriebsfähig ist, der Fahrgast die Mängel nicht gekannt hat, wohl aber der Führer, wenn ferner der Führer beim Fahren die Mängel nicht beachtet hat und dadurch der Schaden entstanden ist. In dieser Hinsicht ist über die Verschaffenheit des Fahrzeuges aus dem Tatbestand des Urteils nichts zu entnehmen. Dieser Gesichtspunkt dürfte deshalb für die Entsch. in diesem Prozesse nicht von Erheblichkeit sein. Es hätte nach den obigen Grundfragen mithin über die Frage des vereinbarten Ausschlusses der Entschädigungsansprüche eine nähere Feststellung getroffen werden müssen.

RA. Walter Proskauer, Göttingen.

Zu 2. Das alle Tatbestandsmomente erörternde und abwägende Urte. des OLG. Dresden zur Frage der Rechtsnatur des sog. Garagen-

Garagenbetrieb unterhält, im Rahmen dieses Unternehmens in der Hauptsache die Kraftwagen auf der Durchreise durch E. befindlicher Kraftwageneigentümer für kurze Zeit in Verwahrung nimmt und hierbei zu der in Frage kommenden Zeit zur Erfüllung ihrer übernommenen vertragsmäßigen Verbindlichkeiten die Dienste des Bekl. zu 2 in Anspruch genommen hat, von dem angeblich bei Leistung dieser Dienste der Kraftwagen B.s beschädigt worden ist. Diese Haftung hat sie weiterhin auch damit begründet, daß nach der Art und dem Umfang des Garagenbetriebes auch die Vertragspflichten des Bekl. zu 1 gegenüber B. zu beurteilen seien. In erster Linie sind von maßgebender Bedeutung für die Beurteilung der rechtlichen Eigenart eines Vertragsverhältnisses die zwischen den Beteiligten getroffenen Vereinbarungen und weiterhin die besonderen Umstände, unter denen der Vertrag abgeschlossen worden ist. Unstreitig hat B. seinen Kraftwagen beim Bekl. zu 1 nicht nur vorübergehend eingestellt und diesem es überlassen, für die ordnungsmäßige Unterbringung und Verwahrung des Wagens zu sorgen. Vielmehr sind seine Rechtsbeziehungen zum Bekl. zu 1 durch besondere Vereinbarungen geregelt worden. Danach hatte B. vom Bekl. zu 1 eine Garage zum Beziehen, worunter man im allgemeinen Sprachgebrauch die Ingebrauchnahme gemieteter Räume versteht, überlassen erhalten und dafür einschließlich Heizung, Licht und Wasser die vereinbarte Vergütung von monatlich zunächst 70 RM und dann 65 RM zu entrichten. Weiterhin ist unbestritten, daß B. für die Reinigung der ihm zur Verfügung gestellten verschließbaren Garage selbst zu sorgen und daß er damit auf seine Kosten den Bekl. zu 2 beauftragt, sowie, daß er einen Schlüssel zu der Garage ausgehändigt erhalten hatte, während der noch vorhanden gewesene zweite Schlüssel in den Händen des Bekl. zu 2 belassen worden ist, damit dieser zunächst die durch die mit B. getroffene Abrede übernommenen Reinigungsarbeiten ausführen konnte und damit er weiterhin für den Fall einer Feuergefahr oder einer Gefährdung des eingestellten Kraftwagens durch andere Naturkräfte sich rechtzeitig Zutritt zu der Garage verschaffen konnte. Der Bekl. zu 1 hatte mithin gegen eine vereinbarte monatliche Vergütung dem Dentisten B. den betreffenden Raum zur ausschließlichen Benutzung als Aufbewahrungsort für dessen Kraftwagen überlassen, also mit B. einen Vertrag der in § 535 BGB. bezeichneten Art abgeschlossen. Überdies hatte der Bekl. zu 1 sich dazu verpflichtet, dem Genannten außer dem Raum den zu dessen Beleuchtung erforderlichen Strom, das zur Reinigung des Raumes und des darin eingestellten Kraftwagens erforderliche Wasser zur Verfügung zu stellen und den Raum, soweit erforderlich, heizen zu lassen. Es sind dies Nebenleistungen, wie sie bei Abschluß von Mietverträgen häufig vom Vermieter übernommen zu werden pflegen. Bei einem Verwahrungsvertrag i. S. von § 688 BGB. dagegen wird vom Hinterleger eine bewegliche Sache dem Verwahrer übergeben und vom Verwahrer die Verpflichtung übernommen, die Sache aufzubewahren. Von einer Übergabe des Kraftwagens B.s an den Bekl. zu 1 zum Zweck der Verwahrung kann jedoch unter den angeführten Umständen keine Rede sein. Denn B. war vermöge seines Garagenschlüssels in der Lage, seinen Wagen nach Belieben in der ihm überlassenen Garage selbst unterzubringen oder aus dieser wieder herauszuholen, ohne daß er dazu der Mitwirkung des Personals des Bekl. zu 1 bedurfte. Da beim Bekl. zu 2 ein zweiter Schlüssel zur Garage lediglich zu dem oben angegebenen bestimmten Zweck verblieben war, kann auch die Schlussfolgerung nicht gezogen werden,

daß trotz der Übergabe des einen Schlüssels an B. der Bekl. zu 1 weiterhin in der Lage geblieben sei, die tatsächliche Herrschaft über die fragliche Garage und über die darin eingestellten Kraftwagen auszuüben und jeden anderen von dieser Herrschaft auszuschließen. Es trifft daher nicht zu, daß der Besitzer der Garage und der darin untergebrachten Gegenstände der Bekl. zu 1 gewesen sei. Vielmehr ist in der Überlassung des Gebrauchs der Garage unter gleichzeitiger Übergabe eines Schlüssels zu dieser die Übergabe der Garage an B. zur ausschließlichen Benutzung und die Übertragung des Alleinbesitzes an der Garage für die Dauer des Vertragsverhältnisses zu erblicken. Diese Gebrauchsüberlassung war auch nicht etwa nur vorübergehend, sondern auf längere Zeit von unbestimmter Dauer erfolgt, da B. eine nach Monaten bemessene Vergütung zu entrichten hatte. Das zwischen B. und dem Bekl. zu 1 eingegangene Vertragsverhältnis weist mithin wohl sämtliche Merkmale eines Mietvertrages, dagegen nicht die wesentlichen Bestandteile eines Verwahrungsvertrages auf. Es liegt auch nichts dafür vor, daß etwa der Bekl. zu 1 dem B. gegenüber, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend, außer den Vertragspflichten eines Vermieters auch diejenige eines Verwahrers übernommen hätte. Die ausdrückliche Übernahme einer solchen Verbindlichkeit hat weder die Kl. behauptet, noch ergibt sie sich aus der ganzen Sachlage. Die stillschweigende Übernahme einer Verwahrungspflicht gegen B. aber läßt sich nicht aus der Tatsache folgern, daß der Bekl. zu 1 die größte Zahl seiner Wagen nicht an einheimische Kraftwagenbesitzer, für längere Zeit, sondern an durchreisende, auswärtige Automobilisten für kurze Zeit abgibt. Die bloße Tatsache, daß eine auf Grund eines besonderen Mietvertrages einem Kraftwageneigentümer überlassene Garage sich in einem Gebäude befindet, in dem ein großstädtischer Garagenbetrieb unterhalten wird, reicht nicht dazu aus, die Vertragspflichten des Garagenunternehmers diesem Mieter gegenüber nach denselben Rechtsätzen zu beurteilen, die für das Rechtsverhältnis des Garagenunternehmers zu den Personen maßgebend sind, die ihre Kraftwagen dem Unternehmer zur vorübergehenden Verwahrung übergeben und deren Fahrzeuge erfahrungsgemäß zum größten Teil in einer Halle gemeinsam mit vielen anderen Kraftfahrzeugen untergebracht werden, wobei von der Überlassung eines besonderen Raumes zur ausschließlichen Benutzung keine Rede sein kann. Die rechtliche Natur des eingegangenen Rechtsverhältnisses hat in solchen Fällen wenig Gemeinsames mit dem zwischen dem Bekl. zu 1 und B. abgeschlossenen Verträge. Es kann daher nicht ohne weiteres das vorl. Vertragsverhältnis dem durch vorübergehende Einstellung von Kraftfahrzeugen in Großgaragenbetrieb entstehenden Rechtsverhältnis gleichgestellt werden. Dazu genügt auch nicht die Tatsache, daß die übliche Vergütung für die Benutzung einer Garage in E. 40–50 RM monatlich kaum übersteige, die zwischen dem Bekl. zu 1 und B. vereinbarte Vergütung daher ganz erheblich höher als die übliche sei. Denn die höhere Vergütung kam sich schon durch die Lage des betr. Raumes im Verhältnis zum Stadtinnern sowie dadurch rechtfertigen, daß die Benutzung eines zu einem großstädtischen Garagenbetrieb gehörigen Raumes zum Einstellen eines Kraftfahrzeuges für dessen Eigentümer z. B. hinsichtlich der Aus- und Einfahrt, der Einrichtung des Raumes, der vorhandenen besonderen Vorrichtungen zur Überprüfung und Reinigung der Fahrzeuge sowie deren Versorgung mit Betriebsstoffen wesentlich bequemer und vorteilhafter ist als bei anderen zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen eingerichteten Einzelräumen. Es mag

vertrages verdient Zustimmung, dürfte auch der herrschenden Auffassung entsprechen. Die Frage, ob bei Einstellung eines Kraftwagens in eine Garage körperliches Substrat des Vertragsverhältnisses das Auto oder der ungeschlossene Raum, ob der Vertrag also Verwahrungsvertrag oder Raummiete mit Nebenleistungsabkommen ist, dürfte, wenngleich der Gesichtswinkel des Einstellers zu dieser Frage begreiflicherweise ein anderer als der des Garageneigentümers sein mag, in der Regel in letzterem Sinne zu beantworten sein. Der Einsteller, dessen Wagen vorliegendenfalls durch den Garagenmeister beschädigt worden ist und der daher den Garageneigentümer auf Grund vermeintlichen Verwahrungsvertrages für das Verschulden seines vermeintlichen Erfüllungsgehilfen haftbar machen zu können glaubt, hat zwar eine Reihe besonderer Tatbestandsmomente angeführt, die nach seiner Auffassung die Annahme eines Verwahrungsvertrages zu rechtfertigen geeignet seien, doch nimmt das Ur. m. E. zutreffend an, daß mangels klarer und ausdrücklicher vertraglicher Abweichung von dem regelmäßigen Mietvertragscharakter einer dergleichen Kraftwageneinstellung ein Verwahrungsvertrag mit dem vom Kl. in Anspruch genommenen Rechtsfolgen zu verneinen sei.

Die im Ur. in Bezug genommenen „Allgemeinen Geschäftsbedingungen für Garagenbetriebe, herausgegeben vom Reichsverband der Garagenbesitzer E. B.“, die vorliegendenfalls nicht Vertragsbestandteil geworden zu sein scheinen, vom Gericht vielmehr nur als Indiz für die herrschende Rechtsauffassung und dem Regelfall herangezogen werden, liegen mir vor und sehen in der Tat, was allerdings vom einseitigen Interessenstandpunkt aus begreiflich, das Vertragsverhältnis durchaus unter dem Gesichtspunkte der Raummiete an, sprechen dies zum Überflus unter Biff. 15, wenn auch reichlich unexakt, noch mit den Worten aus: „Vorstehende Bedin-

gungen stellen ein Lieferabkommen dar und keinen Verwahrungsvertrag.“

Übrigens scheint das Ur. anzunehmen, daß die Verträge des Garageneigentümers mit den durchreisenden auswärtigen Automobilisten, auf die der Kl. sich bezogen hatte, nach anderen und zwar nach Verwahrungsrechtsgrundsätzen zu beurteilen seien, eine Frage, die für die Entsch. dahingestellt bleiben konnte und sicherlich auch dahingestellt bleiben muß, denn die Tatbestände sind, wenn nicht klare und ausdrückliche Vereinbarungen jeden Zweifel ausschließen, so verschiedenartige und die Grenzen, wie dieser vergleichende und unterscheidende Hinweis des Ur. zeigt, so flüchtige, daß eine klare vertragliche Regelung in jedem Einzelfall unbedingt geboten ist. Das Ur. scheint anzunehmen, daß bei nur vorübergehender Unterstellung von Autos in einer Halle gemeinsam mit anderen Wagen ein Verwahrungsvertrag anzunehmen sei oder angenommen werden könne. Nur werden aber neuerdings Wagen, die lediglich vorübergehend, vielleicht nur für eine Nacht, untergestellt werden, auch in großen Hallen häufig getrennt und hinter verschlossenen Gittertoren untergebracht, so daß hier schon das äußere Tatbestandsmerkmal des ungeschlossenen Einzelraumes mit Mietcharakter gegeben ist. Alles dies zeigt, daß die Tatbestände, wie so häufig im Leben, nicht klar in einer Rechtsform ausgehen, sondern Elemente von mehreren bergen und daß jeweils klare Abmachungen am Platze sind, eine Erwägung, die den offenbar reinen Mietvertragscharakter des zur Entsch. stehenden Falles allerdings nicht berührt.

Auch Müller, AutomobilG., 6. Aufl., erklärt S. 274, daß „Mieten einer Box in einer Großgarage in der Regel nur Raummiete“ sei. Die Frage wird dort in dem ganz anderen Zusammenhang des § 7 Abs. 3 KraftV. nur gestreift, wonach der Halter neben dem

zwar sein, daß auf die Bereitwilligkeit zur Entrichtung eines die übliche Vergütung erheblich übersteigenden Mietzinses für eine zu einem groß angelegten Garagenbetrieb gehörige Garage auf die naheliegende Erwägung zurückgeführt werden kann, daß in einem solchen Betrieb ständig anwesende Personal gewähre einen besonderen und sicheren Schutz gegen Diebstahl, sowie daß diese Sachlage vom Garagenunternehmer dazu ausgenutzt wird, seine Ansprüche gegen die Benutzer seiner Räume höher zu schrauben. Dieser Umstand ist aber keineswegs von so großer Bedeutung, daß deshalb auf den von der Gegenseite als vorhanden vorausgesetzten Vertragswillen des Unternehmers geschlossen werden könnte, auch die Verpflichtung zur Überwachung der in den Garagen untergebrachten Kraftfahrzeuge zu übernehmen. Ein solcher Schluß würde nur dann gezogen werden können, wenn eine dazugehörige allgemeine Verkehrsauffassung bestünde. Dem Senat ist jedoch nicht bekannt geworden, daß die neuzeitliche Entwicklung des Kraftwagenverkehrs zu einer derartigen allgemeinen Auffassung der beteiligten Kreise geführt habe. Erheblich gegen das Bestehen einer solchen Verkehrsauffassung spricht die dem Senat bekannte Tatsache, daß der Reichsverband der Garagenbesitzer E. V. für die Einstellung von Kraftwagen allgemeine Bedingungen aufgestellt hat, nach deren Inhalt eine Überwachungsspflicht nicht übernommen wird. Eine etwaige gegenteilige Auffassung des Verbandes der Deutschen Kraftwagenbesitzer (ADWC.) würde deshalb nicht imstande sein, diese Auffassung als allgemein gültig hinzustellen. Eine Überwachungsspflicht des Bekl. zu 1 läßt sich weiterhin auch nicht aus der von der Kl. behaupteten Übung folgern, daß im Betriebe des Bekl. zu 1 sich jeder Inhaber einer Boxe vor deren Betreten seine Ankunft beim Garagenmeister zu melden und daß letzterer den Zu- und Abgang aus den Boxen genau zu überwachen hat. Denn eine solche Übung würde, wenn sie im Unternehmen des Bekl. zu 1 bestehen sollte, sich damit erklären lassen, daß in einem großzügigen Garagenbetrieb fremde Kraftfahrzeuge in großer Anzahl nicht nur in Einzelboxen, die vom Kraftfahrzeugeigentümer unter Verschluss gehalten werden, sondern auch in größerer Anzahl gemeinsam in einer Halle untergebracht werden und daß aus diesem Grunde eine sorgfältige Kontrolle aller ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erforderlich ist. Aus dem Bestehen einer derartigen Kontrolle konnte der Rechtsvorgänger der Kl. weiter nichts entnehmen, als daß unbefugte Dritte am Betreten der Gewerberäume des Bekl. zu 1 verhindert würden. Da aber durch die Einwirkung unbefugter Dritter die Beschädigung des B'schen Kraftwagens nicht verursacht worden ist, so ist die von der Kl. behauptete Übung im vorl. Falle ohne Bedeutung.

(DVG. Dresden, 4. Zivilsen., Ur. v. 23. Sept. 1930, 4 O 171/30.)

Mitgeteilt von N. Dr. Alexander Schlichte, Dresden.

Köln.

3. §§ 7, 17 KraftfG. Ein Freigabezeichen des Verkehrsschutzmannes ist ein den Halter eines Feuerwehrautos gem. § 7 II 2 KraftfG. entlastendes und unabwendbares Ereignis. Gegenüber dem Signal eines Feuerwehrautos muß ein Kraftfahrer besondere Aufmerksamkeit beobachten.† Der Kl. fuhr am 24. Nov. 1927 auf seinem Motorrad, vom Hansaring kommend, über den Platz der Republik, um von hier

log. Schwarzfahrer zum Schadensersatz verpflichtet bleibt, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist. Vorliegenfalls scheint nur das Auto selbst beschädigt worden zu sein, wenigstens ist nur dieser Schaden Prozeßgegenstand. Ob der Bekl. zu 2 die Beschädigung gelegentlich einer Schwarzfahrt verursacht hat, ist nicht klar erkennbar. Die Entscheidungsgründe sprechen davon, daß der Wagen „angeblich bei Leistung seiner Dienste“ durch den Bekl. zu 2 beschädigt worden sei, während der hier nicht abgedruckte Tatbestand sagt, daß der Bekl. zu 2 eine Fahrt mit dem Wagen unternommen und ihn auf der Fahrt beschädigt habe. War die Fahrt keine Schwarzfahrt, sondern z. B. eine Probefahrt mit Wissen und Willen des Halters und im Rahmen der Dienste des Bekl. zu 2, so würde der Halter nach § 7 KraftfG. ohne weiteres für Verletzung einer Person oder Beschädigung dritter Sachen haften. Bei der Schwarzfahrt dagegen haften neben dem Schwarzfahrer der Halter nur unter der oben angegebenen Voraussetzung, und die Entsch. der Frage, ob die Benutzung des Fahrzeugs durch Verschulden des Halters ermöglicht worden ist, ist, wie die zitierte Stelle des Müller'schen Komm. und die dort in Bezug genommene RG-Entsch. zeigt, nicht ohne jeden Zusammenhang mit der vorliegendenfalls entschiedenen Frage nach der Rechtsnatur des Einstellungsvertrages, da bei bloßer Raummiete leicht höhere Ansprüche an die Obhut- und Überwachungsspflicht des Halters gestellt werden können als im Falle der Verwahrung durch den Garageneigentümer. N. Dr. Anton Heiniz, Berlin.

Zu 3. Die Grundlage der Entsch. ist der § 17 KraftfG.

Nach § 426 BGB. findet unter mehreren Gesamtschuldnern im Verhältnis zueinander im Zweifel ein Ausgleich nach Kopfteilen statt. Diese Bestimmung wird durch § 17 KraftfG. für den Kraftfahrzeugverkehr abgeändert. Die einzelnen Halter, die gemeinsam kraft Gesetzes einem Dritten gegenüber ersatzpflichtig sind, haften

auch auf die Meuserstraße zu kommen. Er versuchte um die dort befindlichen beiden Rettungswagen herumzufahren, um auf die rechte Fahrbahn zu gelangen. Zwischen den beiden Rettungswagen liegen die Geleise der Straßenbahn. Als er sich etwa auf den Straßenbahngleisen befand, stieß er mit einem vom Sudermannplatz herkommenden Feuerwehrauto der Bekl., welches zwischen den beiden Rettungswagen hindurch über die Straßenbahngleise fuhr, zusammen. Das Feuerwehrauto fuhr deshalb zwischen den beiden Rettungswagen hindurch und nicht auf der rechten Fahrbahn, weil diese nicht frei war. Infolge des Zusammenstoßes trug der Kl. Verletzungen davon, die ihn angeblich arbeitsunfähig machten; auch erlitt er Sachschaden. Auf Grund des § 7 Abs. 1 hat er gegen die Bekl. als Halterin des Autos Klage erhoben. Die Bekl. behauptet, daß der Unfall auf einem für sie unabwendbarem Ereignis beruhe. Der Kl. habe nämlich, obwohl sich das Feuerwehrauto durch Signale bemerkbar gemacht habe, nicht auf dessen Vorfahrtrecht Rücksicht genommen.

Der Vorderrichter meint, an sich sei die Haftung der Bekl. aus § 7 KraftfG. gegeben, da jedoch den Kl. ein Mitverschulden treffe, müsse eine Ausgleichung nach § 17 KraftfG. stattfinden. Dieser Ansicht kann sich der Senat nicht anschließen; denn die Bekl. hat den ihr aus § 7 KraftfG. möglichen Entlastungsbeweis erbracht. Der Unfall ist nämlich allein darauf zurückzuführen, daß der Kl. die Fahrbahn für frei hielt, deshalb seine Fahrt, die er vorher infolge eines Zeichens des Verkehrspostens unterbrochen hatte, fortsetzte und so in die Fahrbahn des Feuerwehrautos geriet. Die Annahme des Kl., die Fahrbahn sei frei, ist darauf zurückzuführen, entweder daß der Verkehrsposten, wie der Kl. behauptet, tatsächlich ein Durchfahrtszeichen gegeben hat, oder daß der Kl. irrtümlich eine Armbewegung des Verkehrspostens für ein Durchfahrtszeichen hielt und deshalb, ohne sich zu vergewissern, ob ihm von links Gefahr drohte, in Bewegung setzte. Im ersten Falle ist der Unfall auf das Verhalten des Verkehrspostens, also eines bei dem Betrieb des Kraftfahrzeuges nicht beschäftigten Dritten zurückzuführen, im zweiten Falle auf das Verhalten des Verletzten selbst. Ein Verschulden des Verletzten oder des Dritten ist nicht erforderlich; es genügt, daß der Unfall eine adäquate Folge der Handlungsweise des Verletzten oder des Dritten ist. Letzteres ist aber ohne weiteres zu bejahen, wenn der Verkehrsposten ein Durchfahrtszeichen gegeben hätte, obwohl es nach Lage der Sache nicht angebracht war. Eine adäquate Folge bestände aber auch dann, wenn der Kl. in der irrigen Annahme, der Verkehrsposten habe ein Durchfahrtszeichen gegeben, sich in Bewegung gesetzt hätte. Denn mit Rücksicht auf die besonderen Umstände des Falles war seine Handlungsweise fahrlässig, deshalb mußte er auch mit der Möglichkeit rechnen, daß nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge der Unfall eintreten konnte. Es mag allerdings unterstellt werden, daß der Irrtum des Kl. über den Zweck der Armbewegung des Verkehrspostens nicht schuldhaft war, es kann auch davon ausgegangen werden, daß sich der Kraftwagenführer im allgemeinen auf Zeichen des Verkehrspostens verlassen darf. Wenn aber ein Feuerwehrauto sein Herannahen durch weithin hörbare Signale kundgibt, wie es im vorliegenden Falle nach der Beweisaufnahme geschehen ist, und wie es auch der allgemeinen Erfahrung entspricht, entsteht für den Kraftwagenführer eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende besondere Sorgfaltspflicht.

im Verhältnis zueinander nicht nach Kopfteilen, sondern nach dem Grundsatz der überwiegenden Verursachung (s. Müller, Komm. zum AutomobilG., zu § 17 Anm. II b S. 343). Voraussetzung ist jedoch, daß dem Dritten gegenüber bei beiden eine Haftpflicht kraft Gesetzes besteht. Eine derartige Haftpflicht scheidet für denjenigen Halter aus, dem es gelingt, sich nach § 7 Abs. 2 AutomobilG. zu entlasten. Die gleichen Grundsätze gelten von der Haftpflicht, die für einen Kraftfahrzeughalter besteht, wenn der Schaden einem anderen beteiligten Kraftfahrzeughalter entstanden ist, d. h. wenn der Schaden nicht einen Dritten, sondern einen der beteiligten Autohalter selbst trifft. Auch hier ist die Voraussetzung, daß kraft Gesetzes eine Ersatzpflicht begründet ist. Sie wird auch in diesem Falle ausgeschlossen, wenn der Halter sich nach § 7 Abs. 2 entlastet (s. Müller a. a. D.).

Es kommt also im vorliegenden Falle darauf an, ob dem Halter des Feuerwehrautos der Entlastungsbeweis geglückt ist. Das DVG. Köln geht in diesem Entlastungsbeweis sehr weit. Man wird gewiß mit dem bereits früher erlassenen Urteil des DVG. Hamm v. 12. Juni 1929: Verkehrsrechtl. Abh. 1929, 556 Nr. 478 bei der Prüfung der Voraussetzungen der Entlastung bei Feuerwehrautos recht weit gehen können (vgl. hierzu auch Güld: Kraftf. 1930, 232). Es ist aber nicht zu billigen, wenn das Urteil des DVG. Köln in den beiden von ihm unterstellten Fällen die Entlastung durchgreifen läßt. Die Fälle bestehen darin, daß einmal der Verkehrsschutzmann ein Zeichen in Wahrheit nicht gegeben, der Kl. jedoch irrtümlich ein solches Zeichen angenommen hat. Im zweiten Falle geht das Urteil davon aus, daß in Wahrheit der Verkehrsschutzmann dem Kl. das Durchfahrtszeichen gegeben habe. Im ersten Falle muß nach dem Grundsatz der überwiegenden Verursachung der Entlastungsbeweis durchgreifen. Darüber hinaus liegt, wie das Urteil mit Recht annimmt, sogar Verschulden vor. Es wäre Sache des Kl. gewesen, die Zeichen des Verkehrsschutzmannes richtig zu

Deshalb durfte der Kl. nicht ohne Rücksicht auf das Feuerwehrauto, das an das Zeichen des Verkehrspostens nicht gebunden war, weiterfahren. Die Bekl. hat aber auch nachgewiesen, daß jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet worden ist. Wie der Vorberrichter zutreffend festgestellt hat, durfte der Fahrer des Feuerwehrautos, so wie er gefahren ist, fahren. Wie ferner aus der Aussage des Zeugen B., des Führers des Feuerwehrautos, hervorgeht, hat dieser durch Ausbiegen nach links den Zusammenstoß zu vermeiden versucht. Wenn ihm dies bei der Geschwindigkeit, mit der er fuhr, und bei der Plötzlichkeit, mit der der Kl. vor ihm auftauchte, nicht gelang, so kann ihm dies nicht zum Vorwurf gemacht werden. Es liegt mithin ein für die Bekl. unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 Satz 2 KraftfG. vor, das auch nicht etwa auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht, das mithin die Erbschaft des Kl. gem. § 7 Abs. 2 Satz 1 KraftfG. ausschließt.

(OLG. Köln, 9. Zivilsen., Ur. v. 27. März 1930, 9 U 179/29.)

Mitgeteilt von JN. Dr. S. Auerbach, Köln.

Breslau.

1. Eisenbahnrecht.

4. Zur Auslegung des § 25 PrEisenbG. von 1838.†)

Am 24. Nov. 1928 gegen 18 Uhr fuhr der Kl. mit seiner Kraftdroschke von G. nach B. Am Eisenbahnübergang an der G. Straße öffnete ihm der Schrankenwärter nochmals die gerade geschlossene Schranke. Auf dem Übergang blieb der Kraftwagen plötzlich stehen; es gelang dem Kl. trotz Hilfeleistung durch den Fahrgast und Bahnbedienstete nicht, das Fahrzeug rechtzeitig vor dem herankommenden Schnellzug Königszell—Breslau von dem Bahnkörper herunterzuziehen. Der Zug wurde nicht mehr rechtzeitig zum Halten gebracht, trotzdem ihm zwei Bahnbedienstete — darunter der Schrankenwärter mit einer roten Laterne — entgegenkamen, und überfuhr den Kraftwagen, der völlig zertrümmert wurde.

Der Kl. nimmt die Bekl. auf Schadensersatz in Anspruch.

LG. und OLG. haben abgewiesen.

Die Beweisaufnahme ergibt, daß die Bediensteten der Bekl. ihre Pflicht in vollem Umfange erfüllt haben:

beobachten und aufzufassen. Die Sorgfaltspflicht ist um so größer, als das Feuerwehrauto durch Signale sich schon von weitem erkennbar gemacht haben mußte. Der Kl. war nach § 25 KraftfEisenbG. verpflichtet, schon bei der Annäherung des Feuerwehrautos freie Bahn zu schaffen.

Anderes liegt es jedoch in dem Falle der wirklichen Abgabe des Durchfahrtszeichens durch den Verkehrsschutzmann. Nach § 44 B.D. sind Kraftfahrzeuge der Feuerwehr im Dienst von den Voraussetzungen des § 27 B.D. nicht befreit. Es erscheint deshalb irrtümlich, wenn das Urteil ausführt, das Fahrzeug sei an das Zeichen des Verkehrspostens nicht gebunden gewesen. Die Bindung bestand gleichwohl. Auch bei der erforderlichen weiten Auslegung der Befugnisse eines Feuerwehrautos kann entgegen der klaren gesetzlichen Vorschrift eine Bindung an § 27 nicht ausgeschlossen werden. Nach der gleichen Vorschrift war der Kl. berechtigt und verpflichtet, der Weisung des Verkehrsschutzmanns Folge zu leisten. Wenn der Verkehrsschutzmann ihm das Durchfahrtsignal gab, war er berechtigt anzunehmen, daß er einen Zusammenstoß mit dem anderen Auto verhindern würde. In diesem Falle ist der Zusammenstoß überwiegend durch das Feuerwehrauto verursacht. Dieses mußte das Zeichen des Verkehrsschutzmanns beachten und hat es nicht getan, während der Kl. die gleiche Pflicht erfüllt hat. Man kann also hier von einem unabwendbaren Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 überhaupt nicht sprechen. Aber selbst wenn das der Fall wäre, so könnte der Halter des beklagten Autos nicht dartun, daß jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet ist. Das ist nicht der Fall, wenn das Zeichen des Verkehrsschutzmanns übersehen worden ist.

Das OLG. hätte also in tatsächlicher Hinsicht feststellen sollen, welche von beiden Möglichkeiten gegeben war. Aus der hier vertretenen Entsch. braucht nicht gefolgert zu werden, daß der Bewegungsfreiheit eines Feuerwehrautos Schwierigkeiten gemacht werden. In Wahrheit wird der Fall nicht anders gewesen sein, als daß ein Irrtum des Kl. vorliegt. Es muß als ausgeschlossen gelten, daß ein Verkehrsschutzmann, wenn ein Feuerwehrauto mit lautem Signal in schnellem Tempo heransfährt, kurz zuvor ein anderes Auto den Weg des Feuerwehrautos kreuzen läßt.

Ob die hier vertretene Entsch. eine Abänderung erfährt, wenn die Voraussetzungen der §§ 228, 904 BGB. vorliegen, kann nicht entschieden werden. Der Gesichtspunkt der Selbstverteidigung und des Notstandes ist in der Verhandlung nicht geltend gemacht.

RA. Walter Proskauer, Göttingen.

Zu 4. Für die Entsch. der vorliegenden Rechtsfrage kommt lediglich der § 25 PrEisenbG. v. 3. Nov. 1838 in Frage. Dieser lautet:

Die Eisenbahn ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung

Die nochmalige Öffnung der Schranke zu dem Zwecke, dem Kl. die Überfahrt noch vor dem erwarteten Zuge zu ermöglichen, war völlig unbedenklich. Die eidliche Aussage des Zeugen Sch. ergibt, daß die Zeit von dem Stehenbleiben des Kraftwagens bis zum Eintreffen des Zuges etwa drei Minuten betrug. Diese Angabe ist durchaus glaubhaft; denn das Aussteigen der Insassen des Kraftwagens, die außer von Sch. auch von dem Zeugen S. geschützten Versuche, das Fahrzeug vom Bahnkörper herunterzubringen, und die Bemühungen der Zeugen Sch. und W., dem Zuge entgegenzulaufen und ihn zum Halten zu bringen, haben nach der Lebenserfahrung mindestens drei Minuten in Anspruch genommen. Damit steht auch die Aussage des Zeugen W. im Einklang, daß der Zug sich noch in etwa 1 1/2 km Entfernung vom Übergang befunden habe, als ihm der Zeuge Sch. bereits etwa 20 m entgegengelaufen sei. Auch unter Berücksichtigung der Dienstweisung der Bekl. für die Sicherheit des Bahnbetriebes zu sorgen und die Wegschranken rechtzeitig vor Ankunft des Zuges zu schließen, war bei dieser Sachlage die Wiedereröffnung der Schranken für den Kl. gerechtfertigt, da für die gefahrlose Überfahrt des Kraftwagens vor Eintreffen des Zuges genügend Zeit vorhanden und das plötzliche Stehenbleiben des Fahrzeuges auf dem Bahnkörper unmöglich voraussehbar war.

Der Versuch des Zeugen Sch., den Zug nach dem Stehenbleiben des Kraftwagens durch Entgegenlaufen mit einer rot abgeblendeten Laterne zum Halten zu bringen, war sachgemäß. Die Behauptung des Kl., daß die Bemühungen des Sch. später als möglich, insbef. erst „nahe der Unfallstelle, und zwar etwa 100 m davon“, vom Lokomotivpersonal wahrgenommen worden seien, ist unrichtig. Sch. lief dem Zuge nach seiner glaubhaften Angabe 112 m entgegen und erhielt von dem Lokomotivführer seine Aufforderung zum Halten, damit aber auch die sofortige Betätigung aller Bremsvorrichtungen des Zuges, durch das Achtungssignal bestätigt (vgl. Aussage des Zeugen W.). Daß das Haltezeichen des Sch. auf der Lokomotive bereits eher, als geschehen, insbef. auf 1000 m, bemerkt werden konnte, ist schon deshalb nicht anzunehmen, weil es mit einer rot abgeblendeten Handlaterne, also einer verhältnismäßig schwachen Lichtquelle, gegeben wurde. Aus alledem folgt, daß das Stehenbleiben des Kraftwagens und seine Zertrümmerung durch den Zug ein betriebsfremdes, nämlich

tung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist.

Es handelt sich darum: Ein auf dem Bahnkörper stehendes Auto ist durch den heranziehenden Zug zertrümmert worden, der Kl. verlangt hierfür Schadensersatz.

An sich ist es nicht zweifelhaft, daß die Eisenbahn für den Schaden haftet. Es kommt nur in Frage, ob einer der beiden vorerwähnten Befreiungsgründe von der Schadensersatzpflicht vorliegt. Ein unabwendbarer Zufall (höhere Gewalt) liegt nicht vor, dagegen sind die Parteien darüber verschiedener Meinung, ob der Unfall durch den Kl. verschuldet ist. Nach der in dem Urteil mitgeteilten Beweisaufnahme hat sich der Unfall wie folgt ereignet:

Der Eisenbahnübergang war durch eine Schranke geschlossen. Beim Herannahen des Autos hatte der Schrankenwärter die Schranke aufgehoben, und das Auto fuhr auf den Bahndamm, auf dem es steckenblieb und vor dem Herannahen des Zuges nicht fortgeschafft werden konnte. Die Versuche des Eisenbahnpersonals und des Führers des herankommenden Zuges, dieses rechtzeitig zum Stehen zu bringen, waren ohne Erfolg. Es ist ferner festgestellt, daß bei geöffneter Schranke das Auto ohne Schwierigkeit den Bahndamm hätte überfahren können. Aus welchem Grunde es steckengeblieben ist und nicht rechtzeitig fortgeschafft werden konnte, ist durch die Beweisaufnahme nicht aufgeklärt. Dagegen ist festgestellt, daß der Bahndamm in Ordnung war und durch etwaige Mängel am Bahndamm das Festfahren auf dem Bahndamm nicht verursacht werden konnte. Es kann also nur angenommen werden, daß das Auto selbst einen Schaden hatte, der die Weiterfahrt verhinderte, mit anderen Worten, daß der Kl. ein in irgendeiner Weise schadhafes Auto benutzt hatte. Ein solcher Nachweis ist allerdings nicht geliefert worden. Nach Lage der Sache kann aber nichts anderes angenommen werden, als daß ein solcher Schaden vorgelegen hat. Die Erörterung darüber, ob etwa die Ursache des Unfalls die gewesen ist, daß der Bahnwärter die bereits geschlossene Schranke bei der Heranzug des Autos wieder geöffnet hat, ist m. E. für die Entsch. nicht wesentlich. Zunächst steht nicht fest, ob der Bahnwärter nicht etwa aus besonderer Vorsicht oder aus anderen Gründen die Schranke früher geschlossen hatte, als es notwendig war, und daß er daher, da der Zug erst drei Minuten vor der Durchfahrt an der gefährdeten Stelle ankommen konnte, es für unbedenklich hielt, die Schranke für das schnellfahrende Auto wieder zu öffnen. Dann aber hätte der Fall genau so gelegen, als wenn die Schranke überhaupt nicht geschlossen gewesen wäre und das Auto also freie Durchfahrt gehabt hätte, bei der es gleichfalls auf dem Bahndamm steckengeblieben wäre. Nur wenn die geschlossene Schranke so spät geöffnet wäre, daß auf eine unbedingt sichere Durchfahrt des Autos nicht mehr gerechnet werden konnte, wäre die Schuldfrage zweifelhaft gewesen.

M. E. ist also die Abweisung der Klage wegen Verschuldens des Kl. mit Recht erfolgt.

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

durch keine Einwirkung der Bekl. herbeigeführtes Ereignis darstellt, das auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden konnte. Dementsprechend ist eine Haftung der Bekl. weder aus § 25 PrEisenbG. v. 3. Nov. 1838 noch aus §§ 823, 831 BGB. gegeben; insbes. hätten auch die bestausgewählten Bediensteten der Bekl. nicht anders gehandelt, als es im vorliegenden Falle der Schrankenwärter und das Lokomotivpersonal getan haben.

(OLG. Breslau, Urt. v. 7. Nov. 1930, 19 U 1279/30.)

Mitgeteilt von *RA. Dr. Riemann, Breslau.*

Naumburg.

5. § 1 HaftpflichtG. Die Bahn haftet nicht nach dem Haftpflichtgesetz für Mangelhaftigkeit des Bahnsteigs. f)

Die Kl. behauptet, im Asphaltfußboden habe sich eine flache Mulde befunden, in die sie hineingetreten und mit der Fußspitze hängengeblieben sei. Dadurch sei sie zu Fall gekommen. Sie verlangt Feststellung, daß die Bekl. verpflichtet sei, ihr den Schaden aus dem Unfall zu ersetzen. Die Haftpflicht der Bahn ist abgelehnt aus folgender Begründung: Betriebsunfälle sind nur solche Unfälle, die durch die typischen Gefahren des Eisenbahnbetriebes verursacht sind, d. h. durch den Betrieb der Bahn in ihrer Hauptfunktion, der Beförderung von Personen und Sachen, und der unmittelbar damit zusammenhängenden Handlungen. Unfälle auf dem Bahnsteig, welche ohne Einfluß der Tätigkeit der eigentlichen Betriebsmittel und ohne erkennbaren Zusammenhang zu einem bestimmten Betriebsvorgang lediglich durch Mangelhaftigkeit der Anlagen entstanden sind, fallen nicht unter das HaftpflichtG. Sie können auch bei anderen Betrieben vorkommen (Eger S. 14, 29). Hierbei würde jedoch besondere notwendige Eile beim Umsteigen, besonderes Gedränge auf dem Bahnsteig oder ähnliche Umstände den sonst fehlenden ursächlichen Zusammenhang mit dem Betriebe der Bahn und seinen Gefahren herstellen (Recht 1911 Nr. 1420). Solche Umstände liegen hier aber nicht vor. Der Zug stand schon auf dem Bahnsteig und die Kl. konnte, als sie ankam, in Ruhe einsteigen. Der Fall liegt hier nicht anders, als wenn die Kl. infolge Glätte auf dem Bahnsteig gestürzt wäre. Auch das würde keine Betriebsgefahr sein, da ein solcher Unfall überall vorkommen kann. Ein gefährlicher Zugang zum Zuge gehört nicht zu den typischen Gefahren des Betriebes.

(OLG. Naumburg a. S., Urt. v. 2. Dez. 1929, 1 U 69/29.)

Mitgeteilt von *RA. Hückemann, Naumburg a. S.*

Zu 5. Der Unfall ist, wie nach der Begründung angenommen werden muß, vorgekommen, als Kl., die von einem Zug in einen andern Zug einsteigen wollte, den Bahnsteig überschreiten mußte. Daß Unfälle, die auf dem Bahnsteig sich ereignen, zu denen gehören können, die beim Betriebe vorkommen, also unter den § 1 HaftpflichtG. fallen, wird in der Theorie und Praxis allgemein angenommen (vgl. u. a. Seligsohn, HaftpflichtG., S. 60 ff.). Die in der Begründung gegebene Begriffsbestimmung des Betriebsunfalls ist also zu eng. Ebenso ist der Vergleich mit Unfällen bei anderen Betrieben abwegig. Ob die Kl. den Unfall insofern selbst verschuldet hat, daß sie in übermäßigem nicht notwendigem Eifer von einem Zug zum andern gegangen ist, steht nicht fest. Der bloße Umstand, daß der Zug, in den sie einsteigen wollte, bereits gehalten hat, beweist das nicht. Andererseits steht fest, daß der Bahnsteig mangelhaft beschaffen war (in dem Asphaltboden befand sich eine Mulde) und die beiden in Frage kommenden Züge im Betrieb waren.

Ob bei dieser Sachlage nicht angenommen werden muß, daß der vorliegende Unfall auf dem Bahnsteig zu denen gehört, die beim Betriebe vorgekommen sind, scheint mir mindestens zweifelhaft, und ich halte die Entsch. des OLG. für nicht einwandfrei.

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

Düsseldorf.

II. Verfahren.

6. §§ 304, 318, 538, 767 ZPO.; ZD. v. 23. Dez. 1922 und 3. Okt. 1923 zu § 12 KraftfG. (Begrenzung des Schadensersatzes auf eine Million Papiermark). Schließt die spätere ZD. v. 6. Febr. 1924 zum KraftfG. eine Aufwertung der Papiermark-Forderung für Sachschäden aus? Auch gegenüber einem rechtskräftigen Grundurteil des OLG. kann der Bekl. noch die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation erheben, wenn er erst nach der letzten mündlichen Verhandlung von der Forderungsabtretung Kenntnis erhalten hat. Es muß neues Grundurteil ergehen und die Sache eventuell gemäß § 538 ZPO. erneut an das OLG. zurückverwiesen werden. f)

(OLG. Düsseldorf, Urt. v. 15. Okt. 1928, 1 U 90/28.)

Abgedr. ZB. 1930, 1984¹⁰.

Zu 6. A. Ann. Isaac, ebenda.

B. Das Urteil behandelt in seinem ersten Teil die Frage,

b) Strafsachen.

Berlin.

1. Kraftfahrzeugrecht.

7. § 18 Abs. 1 und 2 KraftfVerkVd. Lebhafter Verkehr; kürzeste Entfernung. f)

Der Angekl., der mit seinem Kraftwagen über eine Straßenkreuzung gefahren und dabei mit einem vor ihm nach links einbiegenden Radfahrer zusammengestoßen ist, ist vom OLG. wegen Übertretung der §§ 18 Abs. 1 u. 2, 50 Abs. 2 KraftfVerkVd. bestraft. Auf seine Revision hat das RG. das Urteil aufgehoben.

Den Verstoß gegen § 18 Abs. 2 sieht das OLG. darin, daß der Angekl., ohne Rücksicht auf den sehr belebten und nicht ungefährlichen Straßenübergang, an dieser Stelle so schnell gefahren ist, daß er sein Fahrzeug beim Auftreten eines Hindernisses nicht mehr recht-

inwieweit ein formell rechtskräftig gewordenes Urteil über den Grund des Anspruchs für das erkennende Gericht im Nachverfahren bindend ist. Der Fall lag so, daß die Forderung, die Gegenstand des Rechtsstreits war, nach den Feststellungen des OLG. wegen vorheriger Übertretung dem Kl. nicht mehr zustand. Hierüber erfuhr dieser aber erst, nachdem das Urteil, das den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärte, rechtskräftig geworden war. Das OLG. hatte den Einwand der fehlenden Sachbefugnis des Kl. im Nachverfahren noch zugelassen, „weil der Bekl. ihn nicht vor dem Erlaß des Zwischenurteils geltend machen konnte“. Es hat hierzu weiter ausgeführt, daß der Bekl. nicht genötigt sei, erst ein ihm ungünstiges rechtskräftiges Urteil abzuwarten und dann erst gem. § 767 ZPO. die Vollstreckungsgegenklage zu erheben; er würde zudem nicht mehr damit gehört werden können, wenn er die Einwendungen schon vor Erlaß des Urteils geltend machen und dadurch seine Verurteilung verhindern konnte. Diesen Ausführungen schließt sich das RG. an.

Wenn man dieser Ansicht in Beziehung auf den vorliegenden Fall im Endergebnis auch beitreten kann, so erweckt doch die Begründung Bedenken. Das Grundurteil hat die Natur eines Feststellungsurteils (vgl. Rosenberg, Zivilprozessrecht, 2. Aufl., S. 153). Es ist nicht wesensverschieden von dem gewöhnlichen Feststellungsurteil, das das Bestehen eines Anspruchs bejahnt, nur daß in diesem Falle die Feststellung bereits Endziel des Kl. ist, während das Grundurteil nur einen Teil der Endentscheidung vorwegnimmt. Wenn die herrschende Lehre und die Rspr. des RG. (vgl. z. B. RG. 112, 98) dem Grundurteil die Fähigkeit der materiellen Rechtskraft versagen, so dies nur deshalb, weil nicht über den geltend gemachten Anspruch in vollem Umfang entschieden wird (§ 322 ZPO.). Die Wirkung des unanfechtbar gewordenen Grundurteils ist aber aufs engste verwandt mit der materiellen Rechtskraft eines sonstigen Urteils. Gegenüber dieser (Bindung jedes späteren Richters — außer dem Strafrichter —, der mit demselben Streit unter denselben Parteien befaßt wird) ist hier nur die Bindung nach § 318 ZPO. gegeben, d. h. das erkennende Gericht und die nächstinstanzlichen sind an die rechtskräftigen Zwischenurteil enthaltene Entsch. gebunden. Hier wie dort also die Bindung an die frühere Entsch. Dann ist aber auch folgerichtig § 767 Abs. 2 ZPO. bei einem Angriff gegen das Grundurteil uneingeschränkt anzuwenden; geschähe dies nicht, so wären die formelle Rechtskraft des Grundurteils und die Bestimmung des § 318 ZPO. für dasselbe ohne jede praktische Bedeutung (vgl. RG. ZB. 1921, 1082⁷). Die Rechtskraft, bzw. die gesetzlich vorgeschriebene Bindung des Richters, steht und fällt mit dem richtigen Gebrauch des § 767 Abs. 2 ZPO. Mit Recht stellt es die herrschende Meinung hierbei darauf ab, ob die Gründe, auf denen die Einwendungen gegen den Anspruch beruhen, objektiv bereits vor dem Schluß der letzten Tatsachenverhandlung entstanden sind und nicht durch Einspruch mehr geltend gemacht werden können. Es ist deshalb irreführend, wenn es in obigem Urteil heißt, Einwendungen wären auch dann nicht abgelehnt, wenn der Bekl. sie früher nicht erheben konnte. Da die Abtretung schon vor Erlaß des Zwischenurteils erfolgt war, wäre der soeben angeführten Regel gemäß der Einwand der fehlenden Sachbefugnis des Kl. im Nachverfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Die Bejahung der Sachbefugnis des Kl. kann man wohl als den wichtigsten Entscheidungspunkt eines Grundurteils ansehen. Und doch muß jede, auch nur entfernte Möglichkeit ausgenutzt werden, die es dem Richter erlaubt, einen Anspruch zuzuerkennen, von dem er weiß, daß er nicht dem Kl., sondern einem Dritten zusteht. Hier kommt aber das materielle Abtretungsrecht zu Hilfe, auf das RG. 84, 292 zurückgreift. Nach § 407 Abs. 1 BGB. braucht der Schuldner die Abtretung erst dann gegen sich gelten zu lassen, wenn er von ihr weiß. Wenn sich auch die Abtretung ohne Kenntnis des Schuldners von ihr vollzieht, so kann man die Kenntnis des Schuldners mit Rücksicht auf die große Bedeutung, die das Gesetz ihr zu legt, gleichsam als Teil des Abtretungsstatbestands auffassen. Fällt diese Kenntnis erlangung nach dem kritischen Zeitpunkte des § 767 Abs. 2 ZPO., so steht der Geltendmachung der Abtretung seitens des Bekl. nichts im Wege.

WR. Dr. Graß, Kempen (Rh.).

Zu 7. Es ist zu begrüßen, daß das RG. einen ziemlich alltäglichen Fall zum Anlaß genommen hat, einmal die vielen Vor-

zeitig zum Stehen bringen konnte. Die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 sind hiermit nicht dargetan. Diese Vorschrift greift nur Platz, wenn der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrers durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt ist, oder wenn lebhafter Verkehr herrscht. Daß der Angekl. an der Übersicht über die Fahrbahn an der Straßenkreuzung durch die Beschaffenheit der Wegstelle oder durch andere Fahrzeuge gehindert worden wäre, ist dem Urteil nicht zu entnehmen; ebensowenig ist eine die Fahrsicherheit beeinträchtigende Beschaffenheit des Weges festgestellt. Wenn schließlich das Urteil die Unfallstelle als einen sehr belebten und nicht ungefährlichen Übergang bezeichnet, so geht hieraus nicht hervor, ob dieser Zustand, der an der Kreuzung gewöhnlich bestehen mag, auch im Zeitpunkt des Unfalls bestand. Lebhafter Verkehr „herrscht“ nur da, wo er tatsächlich stattfindet und vom Führer wahrgenommen werden kann, nicht aber dort, wo lebhafter Verkehr nur stattzufinden pflegt (RG.: DZB. 1909, 325). Dabei fällt für das Verhalten des Angekl. ins Gewicht, daß an jener Kreuzung eine Verkehrsregelung stattfand und daß, als der Angekl. auf der Kreuzung erschien, der Verkehr in der Längsrichtung der von ihm befahrenen Straße durch den Verkehrsbeamten freigegeben war. Infolgedessen konnte für die Feststellung, ob an jener Kreuzung lebhafter Verkehr herrschte, nur derjenige Verkehr berücksichtigt werden, der sich in der freigegebenen Richtung bewegte. Von einem lebhaften Verkehr kann nur dann die Rede sein, wenn sich auf der Straße nicht bloß einzelne Wegebewerber, denen der Führer seine ungeteilte Aufmerksamkeit zuwenden kann, sondern Wegebewerber in erheblicherer Masse befinden, die sich erfahrungsgemäß in verschiedener Richtung oder doch mit verschiedener Schnelligkeit fortzubewegen pflegen und dadurch andauernd die Möglichkeit plötzlich auftretender Hindernisse schaffen. Letzteres trifft auf Fahrzeuge, die an Straßenkreuzungen angesichts des sperrenden Haltzeichens vor dem Schutzweg halten oder sich in diesem Zeitpunkt der Sperre nähern, nicht zu; sie scheiden daher für die Prüfung, ob der in diesem Zeitpunkt herrschende Verkehr als ein lebhafter anzusehen sei, aus. Ob aber gleichzeitig mit dem Angekl. in der freigegebenen Straße so viele Fahrzeuge in Bewegung waren, daß der Verkehr ein lebhafter genannt werden mußte, bleibt hiernach noch festzustellen.

In den in § 18 Abs. 2 bezeichneten Fällen muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Ein Verstoß gegen diese Vorschrift ergibt sich nicht ohne weiteres aus der vom AG. getroffenen Feststellung, der Angekl. sei so schnell gefahren, daß er sein Fahrzeug beim Auftreten eines Hindernisses nicht mehr rechtzeitig, d. h. ohne Zusammenstoß, zum Stehen bringen konnte. Ein sofortiges Halten wird nicht verlangt; der Ausdruck „auf kürzeste Entfernung“ rechnet immerhin mit einiger Weiterbewegung des Fahrzeugs. Andererseits ist hiermit nicht eine ein für allemal bestimmte Länge bezeichnet, vielmehr muß die Bremsstrecke, die der Führer einhalten kann, den Umständen der Örtlichkeit und der Verkehrslage angepaßt sein. Wie lang die „kürzeste Entfernung“ sein darf, ist hiernach im wesentlichen eine Tatfrage, die nach den Besonderheiten des Einzelfalles zu beantworten ist (vgl. Art. d. RG. v. 3. Juli 1928: RRraftf. 1928, 284). Als Rechtsgrundlag ist aber zu beachten, daß das Gebot des Langsamfahrens durch § 18 Abs. 2 in Beziehung gesetzt ist zu den drei dafelbst aufgeführten und verschieden gearteten Fällen einer Fahrerschwerung. Nach der Eigenart dieser Fälle muß auch der Begriff der kürzesten Entfernung bestimmt werden. So kommt es, wenn der Überblick über die Fahrbahn behindert ist, auf die Weite des Gesichtsfeldes an. Die Bremsstrecke darf in diesem Falle jedenfalls nicht länger sein als die Strecke, die der Führer ungehindert überblicken und auf der er ein plötzlich auftauchendes Hindernis als bald wahrnehmen kann (vgl. Art. d. BayObLG. v. 6. Juli 1928: RRraftf. 1929, 76; Art. d. OLG. Dresden v. 6. Nov. 1928: DAutoR. 1929, 202). Unter den Fällen, in denen die Sicherheit des Fahrers durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt ist, nimmt einen besonders großen Raum die Schlüpfrigkeit des Straßenpflasters ein, die das Fahrzeug bei plötzlichem Halten der Gefahr des Schleuderns aussetzt. Hier ist der Mangel der Bremswirkung durch die Verminderung der Geschwindigkeit berast auszugleichen, daß die kurze

Bremsstrecke, die sich bei normaler Wegbeschaffenheit einhalten läßt, trotz des schlüpfrigen Pflasters eingehalten und ein Schleudern des Fahrzeugs vermieden werden kann. Das zuletzt genannte Gebot, bei lebhaftem Verkehr langsam zu fahren, enthält nur eine Ausgestaltung der allgemeinen Verpflichtung des Führers, seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jede Schädigung oder Gefährdung des Verkehrs vermeidet (vgl. § 18 Abs. 1). In diesem Falle muß daher die Bremsstrecke so kurz sein, daß das Fahrzeug vor anderen Wegbenutzern, mit denen der Führer nach Lage des Einzelfalles rechnen muß, halten kann, ohne sie zu verletzen. Die Länge der Bremsstrecke ist naturgemäß nach Lage des Einzelfalles verschieden, und der Tatrichter, dem die Entsch. hierüber obliegt, wird alle ihm erreichbaren, für die Beurteilung wesentlichen Umstände zu berücksichtigen haben. So wird es für ihn z. B. von Bedeutung sein müssen, ob die Straße durch Kraftfahrzeuge oder durch andere Wegebewerber (§ 1 Ziff. 5 KraftfVerkVO.) oder etwa nur durch Fußgänger belebt ist; der verschiedenen Schnelligkeit, mit der die am Verkehr Beteiligten sich fortbewegen, sowie der verschiedenen Leichtigkeit, mit der sie auszuweichen vermögen, ist auch die Strecke, auf der das Fahrzeug nötigenfalls zum Stehen gebracht werden muß, anzupassen. Andererseits ist dem Führer zugute zu halten, daß an Straßenkreuzungen mit Verkehrsregelung, namentlich in Großstädten, in der freigegebenen Richtung ein gewisses Maß von Schnelligkeit durch die Regelung zugelassen wird und sogar geboten sein kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Verkehr in der durch Zeichen freigegebenen Straße sich einheitlich in vorgeschriebener Richtung bewegt, daß die Fußgänger vielfach auf die Schutzwege verwiesen sind (vgl. § 3 Abs. 6 VerStrafVO.), und daß alle Beteiligten zwecks glatter Abwicklung des Verkehrs den kurzen Zeitraum der „Freien Fahrt“ durch schleuniges Passieren der Kreuzung auszunutzen haben (vgl. auch Müller, Automobilgesetz, 5. Aufl., Anm. 3 Abs. 1 zu § 18 KraftfVerkVO.).

Alle diese einzelnen wesentlichen Umstände zu ermitteln, ist, wie mehrfach erwähnt, Sache der dem Tatrichter obliegenden Aufklärung und tatsächlichen Feststellung. Das auf die Entsch. der Rechtsfrage beschränkte RevG. kann nur nachprüfen, ob etwa der Tatrichter den Grundsatz verkannt hat, daß für die Bemessung der „kürzesten Entfernung“ die gesamten Umstände des Einzelfalles maßgebend sind. Im vorliegenden Falle muß es jedoch zum mindesten zweifelhaft bleiben, ob der Vorberrichter diesen Grundsatz beachtet hat. Denn das Urteil enthält weder über die vom Angekl. eingehaltene Fahrgeschwindigkeit noch über die Länge seines Bremsweges ausreichende Feststellungen. Die Gründe besagen nur, daß der Angekl. die R.-W.-Straße entlang außerordentlich schnell gefahren ist. Ob er diese Geschwindigkeit auch beim Befahren der Kreuzung, auf der er mit dem Radfahrer zusammenstieß, beibehalten oder ob er sie zunächst gemindert, oder ob er gar, wie er behauptete, vorher vorübergehend gehalten hat, ergibt das Urteil nicht. Ebensovienig ist dargelegt, wie lang die Strecke war, auf der der Angekl., als der Radfahrer vor ihm nach links einzubiegen versuchte, seinen Wagen zum Stehen brachte, und wie lang diese Strecke nach Auffassung des AG. hätte sein dürfen.

Auch für die Anwendung des § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. bietet das Urteil keine Grundlage. Nach dieser Vorschrift ist der Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Zu den hiermit bezeichneten Verpflichtungen gehört namentlich, daß der Führer alles vermeidet, was zu Zusammenstößen oder zur Verletzung anderer Wegebewerber oder Fußgänger führen kann. Ob eine solche Gefahr besteht, ist wiederum aus den gesamten Umständen der Örtlichkeit und der Verkehrslage des einzelnen Falles zu entnehmen. Für den inneren Tatbestand der Straftat kommt es vor allem darauf an, ob jene Umstände für den Führer wahrnehmbar waren. Demgemäß bedarf es der Feststellung, ob bei der gegebenen Sachlage ein verständiger Führer mit dem Eintritt von Unfällen rechnen mußte, die durch Verringerung der Fahrgeschwindigkeit zu vermeiden waren. Auch hier hat der bereits dargelegte Grundlag zu gelten, daß es nicht Sache der auf die Rechtsnachprüfung beschränkten RevInst. ist, die für die Beurteilung der Frage, ob ein verständiger Fahrer im gegebenen

aussetzungen darzutun, die stets bei Vergehen gegen die Kraftverkehrsvorschriften zu prüfen sind. Ebenso alltäglich wie der Sachverhalt war leider auch die Methode, mit der das verurteilende AG. kurzerhand eine strafbare Handlung glaubte feststellen zu können. Offenbar hat darum das AG. geradezu eine allgemeine Anweisung für die Behandlung solcher Fragen geben wollen, ein Schema, bei dessen Beachtung viele stets wiederkehrende Fehler vermieden würden. Solche besonders typischen Irrtümer zeigte auch das aufgehobene Urteil: z. B. unzureichende Ermittlungen hinsichtlich des „lebhaften Verkehrs“ und die fatale Feststellung „außerordentlicher Schnelligkeit“. Das AG. stellt in recht glücklicher Weise zusammen, was sich hierfür in der Rspr. der letzten Jahre allmählich herauskristallisiert hat. Und es ist bezeichnend, daß bei der mit vollem Recht verlangten genaueren Berücksichtigung des jeweiligen Tatbestands in Anwendung des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. sofort die Härten verschwinden, über die der Kraftfahrer sich so oft zu beschweren hat. Hervorzuheben ist ferner das am Schlusse der Gründe über die „Voraussehbarkeit“ Gesagte.

Hier wird mit zwingender Logik auch für die strafrechtliche Beurteilung eines Kraftverkehrsunfalls das Mitverschulden des Verletzten als mitbestimmend erkannt und so das Haftungsmaß des Kraftfahrers auf den vernünftigen Umfang zurückgeführt.

Bei dieser allgemeinen Bedeutung des Urteils spielt es darum auch keine Rolle, daß mindestens eine der beiden Hauptfragen im vorliegenden Falle schon vom RevG. hätte entschieden werden können, die des lebhaften Verkehrs. Wo eine Verkehrsregelung stattfindet, also Verkehr in entgegengesetzter oder kreuzender Richtung ausgeschlossen wird, können die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. nicht vorliegen. Der Sinn einer solchen Regelung ist gerade, den Verkehr in lebhaftem Strome bei abwechselnder Richtung durchzuführen, unter Ausschaltung der hindernden und gefährdenden Umstände. Die verminderte Geschwindigkeit aus § 18 Abs. 2 braucht also hier nicht eingehalten zu werden, würde im Gegenteil verkehrshindernd wirken.

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

Falle mit einem Zusammenstoß gerechnet und danach seine Geschwindigkeit vermindert hätte, wesentlichen tatsächlichen Momente aufzufinden und festzustellen. Hier kann das RevG. gleichfalls nur nachprüfen, ob Anlaß zu der Annahme besteht, daß der Tatrichter den Grundlag verkannt hat, daß die sämtlichen, irgendwie wesentlichen Umstände des Einzelfalles zur Beurteilung heranzuziehen sind. Aber auch in dieser Beziehung erweckt das angefochtene Urteil Bedenken: denn das UG. lehnt es z. B. ab, das Verhalten des verletzten Radfahrers in irgendeiner Form mit zur Beurteilung des Falles zu verwenden. Es ist zwar richtig, daß, wenn bei einem durch Verstöße gegen § 18 KraftfVerkD. herbeigeführten Unfall auch das Verschulden anderer Personen mitgewirkt hat, dies die Bestrafung des Führers nicht ausschließt. Bestand aber jenes Verschulden in einem vorschriftswidrigen und derart unverständigen Verhalten, daß der Führer hiermit bei aller ihm zuzumutenden Vorsicht nicht rechnen konnte, so kann ihm kein Vorwurf daraus erwachsen, daß er auf eine solche Möglichkeit seine Fahrgeschwindigkeit nicht eingerichtet hat. Das UG. wird daher insbes. festzustellen haben, ob der Radfahrer seine Absicht, links einzubiegen, durch rechtzeitige Zeichenabgabe zu erkennen gegeben hat.

(RG., Urt. v. 14. April 1930, 3 S 147/30.)

Mitgeteilt von RWR. Rothmann, Berlin.

*

§. § 28 KraftfVerkD. Zum Begriff des „Parkens“. Voraussetzungen der Strafbarkeit. †)

Als „Parken“ ist die Aufstellung eines zum Stillstand gelangenden Kraftfahrzeuges anzusehen, über die vor allem in § 28 KraftfVerkD. Bestimmungen getroffen sind. Diese „Aufstellung“ ist von einem bloßen vorübergehenden „Halten“ zu unterscheiden. Der Unterschied kann aber, da die Begriffe der „kurzen Dauer“ oder des „augenblicklichen Zwecks“ für sich allein keine ganz klare Abgrenzung ermöglichen, nur darin gefunden werden, daß als „halten“ allein das Stehen- oder Wartenlassen eines Fahrzeuges für die Zeit gilt, die zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen erforderlich ist; jedes längere Stehen- oder Wartenlassen ist eine Aufstellung oder in der verkehrsüblichen Bezeichnung ein Parken (vgl. auch die gleichlautenden Bestimmungen in § 1 Abs. 15 und 16 BerlStraßenD. v. 15. Jan. 1929). Wer daher seinen Personenkraftwagen 20 Minuten vor einem Geschäft stehen läßt, hat ihn dort i. S. des § 28 KraftfVerkD. aufgestellt. Die von der Rev. angeführte Entsch. des RG. v. 6. Juli 1923, 1 S 293/23, befaßt sich nicht mit dieser, sondern mit der davon völlig verschiedenen Frage, wann ein Kraftfahrzeug „im Betriebe“ sei und ob Fahrpausen von längerer Dauer zu einer Außerbetriebsetzung führen können; für den Begriff des Parkens ist das ohne Belang, da dieser Begriff sowohl die Aufstellung von Fahrzeugen, die im Betriebe sind, wie auch die Aufstellung

außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge umfaßt (vgl. Art. des RG. v. 17. Jan. 1929, 3 S 834/28, und v. 18. Febr. 1929, 3 S 13/29).

Nach § 21 KraftfG. wird bestraft, wer den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt. Eine besondere polizeiliche Anordnung, die das Parken im Stadtbezirk G. an bestimmten Stellen verbietet, ist nicht ergangen. Hierfür genügt jedenfalls die bloße Kundgabe eines Parkverbots durch Aufstellung eines Straßenschildes nicht; es muß vielmehr eine gesetzliche Bestimmung vorhanden sein, die die Verbotsnorm enthält und dadurch in Verbindung mit § 21 KraftfG. oder mit § 366 Ziff. 10 StGB. für die Übertretung des Verbots eine Strafe androht. Solche Strafnormen sind weder in § 30 KraftfVerkD. noch in § 18 Abs. 2 StraßenVerkD. zu finden. § 30 KraftfVerkD. scheidet deshalb aus, weil zu den daselbst aufgeführten Verboten und Beschränkungen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ein Parkverbot nicht gehört (vgl. Urt. des RG. v. 2. April 1928, 3 S 78/28). Nach § 18 Abs. 2 StraßenVerkD. ist auf polizeiliche Fahrverbote und sonstige Beschränkungen des Fußverkehrs auf einzelnen Wegen durch Warnungstafeln oder in sonst geeigneter Weise hinzuweisen. Die Bedeutung dieser Vorschrift ist zweifelhaft; für die Auslegung bieten sich drei verschiedene Möglichkeiten.

Nach Ansicht des erk. Sen. erhält die Vorschrift lediglich eine Anweisung an die Verwaltungsbehörden auf Verbote, die außer den Bestimmungen der StraßenVerkD. bestehen, durch Tafeln hinzuweisen; sonstige Rechtswirkungen kommen dem § 18 Abs. 2 nicht zu. Für eine gleiche Auslegung hat sich der Senat bereits bei der ähnlich lautenden Bestimmung des § 30 Abs. 3 KraftfVerkD. entschieden, da auch hier für die beiden ersten Auslegungen genügende Anhaltspunkte aus dem Wortlaut nicht zu entnehmen sind (vgl. GoldArch. 71, 94). An dieser Auffassung ist auch für § 18 Abs. 2 StraßenVerkD. festzuhalten.

Danach kommt diese Bestimmung als eine Rechtsnorm, durch welche die Übertretung der auf den Warnungstafeln als verboten bezeichneten Handlungen unter Strafe gestellt würde, nicht in Betracht. Auch im übrigen enthält die StraßenVerkD. — ebenso wie die KraftfVerkD. — keine Bestimmungen, die solche Schilderverbote unter Strafdruk stellen.

Die allein maßgebende Vorschrift für die Beurteilung des Sachverhalts ist daher in § 28 KraftfVerkD. zu finden. Ob dessen Voraussetzungen vorliegen, ist unabhängig von dem Vorhandensein der Verbotstafeln festzustellen. Das UG. wird daher prüfen müssen, ob der Angekl. seinen Kraftwagen so aufgestellt hat, daß es den Verkehr behinderte.

(RG., Urt. v. 19. Juni 1930, 3 S 228/30/9.)

*

Zu 8. Die neueste Änderung der KraftfVerkD. v. 15. Juli 1930 hat leider nur in einigen wenigen Fragen, in denen die Rechtsprechung der höheren Gerichte eine einheitliche Richtung nicht gewinnen konnte, eine gesetzliche, den Widerstreit der Meinungen behebende Regelung gebracht. Die Lösung zahlreicher anderer Fragen bleibt, obwohl die Verschiedenheit der Rechtsauffassungen und die Unmöglichkeit eines Zusammenfindens längst klar geworden ist, nach wie vor und sicher nicht zum Vorteil des ganzen Kraftfahrwesens und des Ansehens der Gerichte selbst der Rechtsprechung überlassen. Eine reiche Quelle starker Meinungsverschiedenheiten ist die Frage des Verhältnisses örtlicher Polizeiverordnungen zu der KraftfVerkD. Von der durch die allgemeine StraßenVerkD. den obersten Landesbehörden und den untergeordneten Polizeibehörden eingeräumten Ermächtigung und weitergehende Vorschriften zu erlassen, haben vielfach die Großstädte durch die Erlassung eigener Straßenverkehrsordnungen Gebrauch gemacht. Soweit sich in solchen besondere Vorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen finden, wird die Prüfung, ob diese mit den Vorschriften der KraftfVerkD. vereinbar sind, keine übermäßigen Schwierigkeiten bereiten; sehr erhebliche Zweifel können aber in dieser Hinsicht bei Vorschriften entstehen, die für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen sind und gem. § 2 Abs. 1 KraftfVerkD. auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sollen. Die Behebung der Zweifel wird durch die Erwägung erschwert, daß einerseits die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen die Anwendung der für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr bestimmten Vorschriften auch für den Kraftfahrzeugverkehr gebieterisch fordert, andererseits aber die lebhaft angestrebte Einheitlichkeit der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs gefährdet wird, wenn den örtlichen Polizeibehörden ein zu weiter Spielraum für Sonderregelung gelassen wird.

Städtische Straßenverkehrsordnungen enthalten vielfach sog. Parkverbote, d. h. Bestimmungen, daß Fahrzeuge an gewissen Stellen, meist auch an Stellen, die durch ein polizeiliches Verkehrszeichen mit der Angabe „Parken verboten“ besonders gekennzeichnet sind, nicht parken dürfen. Die im vorliegenden Falle maßgebende PolV. hat sich die Sache noch etwas leichter gemacht; sie will ohne eine solche allgemeine Anordnung den Kraftfahrer gestraft wissen, der an einer Stelle parkt, die von der Polizeibehörde mit einem Verkehrszeichen der beschriebenen Art gekennzeichnet ist. In überzeugender

Weise hat die Entsch. des RG. dargetan, daß hier eine Strafvorschrift nicht besteht. Auf die schwierigere Frage, ob das in eine Straßenverkehrsordnung ausgenommene, den allgemeinen Fuhrwerksverkehr betreffende Verbot, an bestimmten oder besonders zu bezeichnenden Stellen zu parken, auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gilt, hatte die Entsch. nach Lage der Sache nicht einzugehen.

Diese Frage wurde von höheren Gerichten schon behandelt, aber nicht einheitlich entschieden (vgl. Müller, AutomobilG., 6. Aufl., § 28 KraftfVerkD. Anm. 1a). Man möchte annehmen, daß nur eine Antwort möglich ist. Der § 28 Abs. 1 KraftfVerkD. regelt reichsrechtlich die Materie der Aufstellung der zum Stillstand gelangenden Kraftfahrzeuge, d. i. des Parkens der Kraftfahrzeuge. Nach § 6 KraftfG. ist deshalb für eine anderweitige Regelung kein Raum. Das Verbot des Parkens fällt, wie auch die vorliegende Entsch. annimmt (vgl. auch RG. v. 11. März 1929, 3 S 82/29; DZB. 1929, 1213), nicht in das Gebiet des § 30 KraftfVerkD., da es weder ein Verbot noch eine zeitliche Beschränkung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ist. Demnach kann weder eine oberste Landesbehörde noch eine örtliche Polizeibehörde Parkverbote für Kraftfahrzeuge erlassen, die mit der Bestimmung des § 28 KraftfVerkD. in Widerspruch stehen, über sie hinausgehen, sie ergänzen oder auch nur mit bindender Kraft erläutern wollen. Aber auch Parkverbote, die von örtlichen Polizeibehörden für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen werden, gelten nicht sinngemäß auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Das ergibt sich aus § 2 Abs. 1 KraftfVerkD. Der § 28 Abs. 1 KraftfVerkD. enthält eben Bestimmungen für das Parken von Kraftfahrzeugen, so daß für die Anwendung von örtlichen Parkverböten für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr auf Kraftfahrzeuge weder eine Notwendigkeit noch die Möglichkeit besteht.

Auch der in § 28 Abs. 1 KraftfVerkD. verwendete, also reichsrechtliche Begriff der „Verkehrsbehinderung“ kann nicht durch örtliche Polizeivorschrift in einer den Richter bindenden Weise und etwa in einem der Vorschrift des § 28 widersprechenden Sinne festgelegt werden. Es sei hierzu auf die Entsch. des RG. v. 31. Jan. 1930 (RGSt. 63, 413) verwiesen. Für die Bestrafung eines Kraftfahrers wegen unbefugten Parkens kann nur der § 28 Abs. 1 KraftfVerkD. den Straftatbestand und § 21 KraftfG. die Strafandrohung bilden. DsRG. Dr. Wezold, München.

Dresden.

9. § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. Aufrechterhaltung der Rechtspredung des Sächs. DVG., wonach § 17 Abs. 1 eine selbständige Strafnorm darstellt. f)

Die auf keine neuen Gesichtspunkte gestützte Stellungnahme des Vg. zu der von beiden Sen. des Sächs. DVG. hinsichtlich des § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. geübten Spruchpraxis vermag dem jetzt entscheidenden Sen. keinen Anlaß zu geben, den seit Jahren von ihm vertretenen Rechtsstandpunkt zu verlassen. Vielmehr liegt für ihn, sobald sich feststellen läßt, daß jemand im Zustande der Angetrunkenheit ein Kraftfahrzeug geführt hat, einer von denjenigen Fällen vor, die am wenigsten geeignet erscheinen, um von der in jenen Ur. festgehaltenen Rechtsmeinung abzubringen. Nur folgendes soll hierzu noch bemerkt sein:

Durch die Überschrift des die in §§ 15—28 umschließenden Abschnittes der Vd. v. 16. März 1928: „Besondere Pflichten des Führers“ sowie durch die Eingangsworte vom Abs. 2 des § 17: „Der Führer ist insbes. dafür verantwortlich usw.“ ist zum Ausdruck gebracht worden, daß in Rücksicht auf die besonders ernsten Folgen, zu denen sich Gefährdungen im Kraftfahrzeugverkehr auswirken vermögen, nach dem Willen der Vd. eine spezifische Vorsichtspflicht des „Führers“ statuiert werden sollte, deren Verletzung schon dann, wenn sie zu einer bloßen Gefährdung führt, und nicht — wie die Fahrlosigkeit i. S. der allgemeinen strafgesetzlichen Bestimmungen — erst im Falle eines schädlichen Erfolges Straffälligkeit begründet. Und zwar kann die Vd., da sie andernfalls ihrem Zwecke, die Sicherheit des gefährlichen Kraftfahrzeugverkehrs nach Möglichkeit zu steigern, von vornherein in unzulänglicher Weise dienen würde, nur im Sinne gehabt haben, mit den Bestimmungen der §§ 15—28 über die besonderen Führerplichten in denkbar umfassendem Maße Garantien für eine gewissenhafte Handhabung jenes Verkehrs durch die Fahrzeugleiter zu schaffen. Dieses Maß einer möglichst weitreichenden Vorkehr hat sie mit ihrem in § 17 Abs. 1 aufgestellten Pflichtgebote erfüllen wollen. Gerade durch die allgemein gehaltene Fassung der letzteren Vorschrift hat nach Auffassung des Sen. von ihr vorgeesehen werden wollen, daß Kraftfahrzeugführer auch für Verletzungen des fraglichen Pflichtgebotes zur Bestrafung gezogen werden können, die sich nicht in Form der erfahrungsmäßig häufigen und daher von ihr als Sonderatbestände besonders hervorgehobenen Verkehrsunvorsichtigkeiten vollziehen, sondern die wegen der Unzahl und Vielgestaltigkeit der Gefährdungsmöglichkeiten im Voraus in ihrer konkreten Erscheinungsform unbestimmbar sind. Eben wegen der gesetzgeberischen Unmöglichkeit, die sämtlichen Gefährdungsmöglichkeiten in Sonderatbeständen festzulegen, hat die Vd. dem Bedürfnis nach einer weitergehenden Schutzwehr in der Weise Rechnung tragen wollen, daß sie durch das allgemein gefaßte Pflichtgebot in § 17 Abs. 1 die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Führers auch insoweit herstellte, als die Nichtbefolgung dieses Gebotes keinen der hervorgehobenen Sonderatbestände enthält. Die in § 17 Abs. 2 an den Abs. 1 anknüpfenden

Zu 9. 1. Der Streit um § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. geht weiter. Dresden und mit ihm Stuttgart halten daran fest, daß § 17 selbständige Strafnorm ist; es verneinen diesen Charakter RG., RG., BayObVg., Celle, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Jena und Königsberg (Nachweisungen bei Müller, AutomobilG. 6. Aufl. Anm. 1 zu § 17). Dresden entnimmt der Abschnittsübersicht „Besondere Pflichten des Führers“ und dem Wortlaut „Der Führer ist zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet“, es sei damit „eine spezifische Vorsichtspflicht des Führers statuiert“ worden; dem mag man beisplichten, wenn damit gesagt sein wollte, daß mit Rücksicht auf die besondere Gefährlichkeit des Kraftfahrzeuges der Führer besondere (so der frühere Wortlaut) Sorgfalt anzuwenden müsse. Wie aber aus der Überschrift und dem Wortlaut folgen soll, daß die Verletzung jener Vorsichtspflicht allein strafbar sein sollte, ohne daß ein mit Strafe bedrohter schädlicher Erfolg eingetreten wäre, ist schwer einzusehen. Was Dresden über Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer allgemeinen Strafvorschrift des Inhalts des § 17 ausführt, hat RGSt. 63, 250 bereits berücksichtigt: Die Tatsache, daß selbst ein grob fahrlässiges Verhalten eines Führers u. U. straffrei bleibe, nämlich wenn es nicht zu einem Unfall geführt habe, könne es nicht rechtfertigen, dem Gesetz einen Zusatz zu geben, den ihm der Gesetzgeber vorenthalten habe, könne nur eine Änderung der Vd. veranlassen. Übrigens begegnet die Auffassung Dresdens, im Hinblick auf die Vielgestaltigkeit der Gefährdungsmöglichkeiten sei eine allgemeine Strafvorschrift nach Art des § 17 Abs. 1 nicht zu entbehren, doch wohl Bedenken im Hinblick auf die Tatsache, daß mit Vd. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) der Gesetzgeber eine Reihe Sonderatbestände festlegt (§§ 22—28) und dadurch zu erkennen gegeben hat, welche Erscheinungsformen der Gefährdungsmöglichkeiten er mit Strafrechtsschutz versehen wollte.

Nach der Mpr. Dresdens würde sich der Führer vor Strafanzeigen nicht mehr retten können: wo keine Sondervorschrift eingreift, würde § 17 Abs. 1 herangezogen werden, mag etwa der drohende Zusammenstoß noch gerade vermieden worden sein durch Fahrwegandtheit, scharfes Bremsen usw., mag beim scharfen An-

Worte: „Der Führer ist insbes. dafür verantwortlich usw.“ lassen sich für den Sen. nicht anders als in der Bedeutung verstehen, daß der Führer auch im übrigen, sobald sich im Einzelfalle sein Verhalten als schuldhaft vernachlässigung der gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Kraftfahrzeuges kennzeichnet, der Straffassung in § 21 Abs. v. 3. Mai 1909 verfallen sein soll.

Würde auf die Bestimmung des § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. keine Bestrafung gestützt werden können, so würde gerade die Vd. v. 16. März 1928, deren Aufgabe es war, in möglichst weitem Umfange gegen Gefährdungen im Kraftfahrzeugverkehr Vorkehr zu treffen, gegen die große Zahl von Pflichtverletzungen, die nicht mit den Sonderatbeständen sich decken, keine Handhabe geschaffen haben. Zu den Pflichtverletzungen der letztgedachten Art zählt in erster Reihe der Fall, daß, wie er beim Angekl. vorgelegen haben soll, ein Angetrunkenener das Kraftfahrzeug leitet. Daß derartige Fälle, in denen die Betätigung als Führer ein besonders hohes Maß von Pflichtwidrigkeit gegenüber der Vorschrift in § 17 Abs. 1 in sich birgt, nicht gleichermaßen wie die hervorgehobenen Sonderatbestände auf Grund der ReichsVd. selbst, deren ganzes Ziel auf eine durchgreifende Bekämpfung der Unvorsichtigkeiten im Verkehr gerichtet ist, als der allgemeine Grundtatbestand „der Erzeugung von Verkehrsgefahr durch Nichtbefolgung einer gesetzlichen Führerplicht“ der Abmüdung zugänglich sein sollten, kann vom Sen. nicht als Wille des Gesetzgebers angenommen werden. Insbes. will es unverständlich erscheinen, wenn, während beispielsweise ein — obwohl anerkanntermaßen gewissenhafter — Führer, der den Führerschein zufällig nicht bei sich führt, nach § 15 Abs. 1 KraftfVerkVd. straffällig ist, in § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. nicht die Handhabe dafür enthalten wäre, denjenigen strafrechtlich zur Rechenschaft zu ziehen, der als Angetrunkenener die Führung eines Kraftfahrzeuges in einem Zustande übernimmt, in dem seine Person aller Eigenschaften eines zuverlässigen Kraftfahrzeugführers ermangelt und damit zur „gehörigen“ Vorsicht i. S. der letztbezeichneten Vorschrift unfähig ist.

(DVG. Dresden, Ur. v. 17. Juni 1930, 2 Ost 96/30.).

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

10. § 1 KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925; § 1 Ziff. 6 KraftfLinVd. v. 20. Okt. 1928. Zum Begriff der Kraftfahrlinie. f)

Das erste Begriffsmerkmal einer „Kraftfahrlinie“ sieht das VG. deshalb als nicht vorliegend an, weil der Angekl. nicht der Öffentlichkeit, sondern nur einem bestimmten, eng begrenzten Personenkreis, nämlich seiner Kundschaft, die Transportmöglichkeit angeklündigt und zur Verfügung gestellt habe. Das zweite Begriffsmerkmal verneint das VG. um deswillen, weil der Angekl. die Lastkraftwagen nur in ganz unregelmäßigen, unbestimmten Zeitabständen habe laufen lassen, weil die Häufigkeit der Transporte ausschließlich vom Güteraufkommen abhängig gewesen sei, an sich geplante Fahrten überhaupt abgefragt worden seien und weil nicht einmal ein gewisser Fahrplan vorhanden gewesen sei.

halten durch Schleudwirkung etwa ein Straßenbaum umgefahren worden sein.

II. Trunkenheit des Führers ist nach der herrschenden Mpr., wenn ohne Folgen geblieben, aus § 17 nicht zu bestrafen. Nun bestimmt für den Führer von (Pferde-) Fuhrwerken § 5 der landespolizeilichen Straßenverkehrsordnungen: „Die Führung von Fuhrwerken ist Personen, die wegen Trunkenheit zur sicheren Führung nicht imstande sind, verboten.“ Nach § 2 Abs. 1 KraftfVerkVd. gelten für den Kraftverkehr sinngemäß die allgemeinen Fuhrwerksverkehrs-vorschriften. RG. v. 16. Dez. 1929 3 S 680/29 wendet § 5 StraßVerkVd. auf dem Wege über § 2 KraftfVerkVd. auf Kraftfahrzeugführer an, m. E. zu Unrecht. Die Verpflichtung zur Nüchternheit in § 5 StraßVerkVd. folgt ohne weiteres aus der allgemeinen Pflicht zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Führung des Fuhrwerks, ist also keine neben dieser Verpflichtung auferlegte Sonderpflicht, ist auch in der Pflicht des § 17 Abs. 1 KraftfVerkVd. bereits enthalten. Sonach kann auch nicht über § 2 KraftfVerkVd. der § 5 StraßVerkVd. auf den Kraftverkehr angewendet werden. Der Vorstoß allein gegen das Nüchternheitsgebot ist also nicht strafbar. Wer hat schließlich Interesse an Bestrafung eines Kraftfahrzeugführers, dessen Alkoholgenuß keinerlei schädigende Wirkungen für die Allgemeinheit gehabt hat? Zu bedenken ist auch: Die Beweisaufnahme über die Frage nach etwaiger Trunkenheit (und besonders über deren Grad) zeitigt bekanntlich die merkwürdigsten Widersprüche. Von welchem Umfang der Alkoholvirkung ab soll Strafbarkeit eintreten? Ein objektiver Maßstab wird sich schwer finden lassen. Eine befriedigende Lösung liegt nur in der Abstellung auf den Erfolg.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

Zu 10. Unternehmer einer Kraftfahrlinie ist nach dem KraftfLinG., wer über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben will. Ein solcher Unternehmer bedarf der Genehmigung. Das Gesetz wurde geschaffen, um den Überlandverkehr mit Kraftwagenlinien dem Ein-

Es kann dahingestellt bleiben, ob die Benutzung der Transportmöglichkeit nur auf einen in sich abgeschlossenen, bestimmt begrenzten Kreis von innerlich miteinander verbundenen Personen beschränkt war. Denn selbst wenn diese Annahme rechtsirrig wäre, könnte die Rev. nicht durchbringen.

Das KraftfVnG. zählt in § 1 eine Reihe von Merkmalen auf, die sämtlich einem Unternehmen anhaften müssen, damit es als „Kraftfahrline“ i. S. von § 1 KraftfVnG. bezeichnet werden kann. Dazu gehört u. a., daß die Beförderung mit einer „gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ erfolgt (§ 1 Ziff. 1 KraftfVnG.). Dieses Begriffsmerkmal wird in § 1 Ziff. 6 KraftfVnG. noch weiter dahin erläutert, daß der Verkehr so beschaffen sein muß, daß „sich die Öffentlichkeit auf ihn einrichten kann“. Ist dies nicht der Fall, so liegt eine „Kraftfahrline“ nicht vor. Die Feststellung, ob die Öffentlichkeit sich auf den Verkehr einrichten kann oder nicht, ist rein tatsächlicher Natur. Daher ist das RevG. an die Feststellung des LG., daß sich die Öffentlichkeit auf den Betrieb des Angekl. nicht einrichten konnte, gebunden.

Aber selbst wenn das LG. diese tatsächliche Feststellung, die es in unanfechtbarer Weise ausdrücklich getroffen hat, nicht getroffen hätte, könnte seine Annahme, der Betrieb des Angekl. habe einer „gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ entbehrt, doch nicht als rechtsirrig beanstandet werden. Zwar wird der Begriff der Kraftfahrline nicht unbedingt dadurch ausgeschlossen, daß Fahrten erst bei Annahmung einer bestimmten Menge zu befördernder Güter unternommen werden. Der Begriff der „gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ verlangt aber, daß — wenn auch kein Fahrplan mit genau bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten im voraus festgelegt zu sein braucht — der Betrieb sich doch nach einem wenigstens im wesentlichen festgelegten Plane regeln muß (vgl. Müller, AutomobilG., 5. Aufl., S. 781 Anm. 1), so daß die Versender mit der Beförderung ihrer Güter innerhalb einer näher bestimmten, nicht nur innerhalb einer „gewissen“ Zeit rechnen können (vgl. Müller S. 784 Anm. 19). Im vorl. Falle hat sich aber die Häufigkeit der Fahrten ausschließlich nach dem Güteraufkommen gerichtet und sind an sich beabsichtigte Transporte überhaupt ganz ausgefallen. Die Zeitabstände — von einem Tage bis zu sechs Tagen — zwischen den einzelnen Fahrten sind ganz unregelmäßig und unbestimmt gewesen. Der Angekl. hat in jedem Falle überhaupt erst nach der Ansammlung der erforderlichen Menge Güter einen Lastkraftwagen gechartert und erst mit dem Frachtführer die Abfahrtszeit vereinbart. Es hat ihm also selbst das Beförderungsmittel nicht stets ohne weiteres zur Verfügung gestanden. Bei dieser Sachlage ist die Annahme des LG., daß ein Verkehr von einer „gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit“ nicht vorliege, frei von Rechtsirrtum, abgesehen davon, daß man auch diese Feststellung in erster Linie wohl als eine tatsächliche ansprechen muß.

fluß der Ortspolizeibehörden zu entziehen. Von vornherein war man sich darüber klar, daß nicht jeder Transport mit Kraftwagen als Linie anzusehen sei. Die Vertreter von Handel und Industrie haben bei den Vorverhandlungen zum Gesetz Wert darauf gelegt, zu betonen, daß der regelmäßige Expeditionsverkehr nicht unter das Gesetz fallen dürfe (so der Industrie- und Handelstag, der Beirat von Kraftfahrwesen und andere; vgl. auch die Entscheidung des RG., abgedr. in meinem Komm. z. AutomobilG., 2. Aufl., S. 655 Anm. 1). Aber weder das Gesetz, noch die i. Z. 1928 erlassene KraftfVnG. ergeben einen deutlichen Hinweis darüber, wann der gewöhnliche Transportunternehmer oder Expeditur aufhört und der Linienunternehmer anfängt. Die Folge davon ist eine Unzahl von Strafprozessen, die, wenigstens soweit sie nach Erlaß der LinienVn. eingeleitet wurden, meistens zugunsten der Transportunternehmer entschieden worden sind.

So auch in dem obigen Fall. Nach dem Tatbestand hat der angeklagte Expeditur an seine Kunden — und zwar sowohl an die, mit denen die Firma noch in Geschäftsverbindung stand, als auch an solche, die die Firma in den letzten Jahren verloren hatte — insgesamt 500 Postkarten versandt, in denen er schnellste und billigste tägliche Güterbeförderung durch Autoverkehr Hamburg—Leipzig ankündigte. Er wollte damit, da der Güterverkehr Leipzig—Hamburg bei seiner Firma bis Ende 1928 immer mehr zurückgegangen war und er festgestellt hatte, daß ein großer Teil der für übersee bestimmten Güter mittels Kraftwagen nach Hamburg befördert wurde, seiner Kundschaft ebenfalls die gleiche Transportmöglichkeit geben. Er hat im Jan. 1929 an mehreren Tagen Expeditionsgut mittels Lastkraftwagen nach Hamburg befördert.

Nach der LinienVn. gehört zum Begriff der Linien, daß das Unternehmen auf bestimmten Strecken mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit befördert. Das Urteil verneint mit Recht die „Regelmäßigkeit“ und „Häufigkeit“, weil weder dem Expeditur das Beförderungsmittel stets ohne weiteres zur Verfügung stand, noch seine Kunden mit Beförderung der Güter innerhalb eines bestimmten Zeitraumes rechnen konnten, vielmehr die Fahrten sich ausschließlich nach dem Güteraufkommen richteten.

Rechtsgrundsätzlich mag hierbei noch darauf hingewiesen werden, daß der Gesetzgeber in § 1 KraftfVnG. den Rechtsbegriff der Kraftfahrline im Wege einer ins einzelne gehenden authentischen Interpretation in eine Menge von Merkmalen tatsächlicher Art aufgelöst hat. Diese zahlreichen Merkmale tatsächlicher Art bilden zusammengenommen den Rechtsbegriff. Verneint der Tatrichter das Vorliegen einiger tatsächlicher Merkmale, so ist damit der Rechtsbegriff verneint. Ein Subjunktionsirrtum kann dem Tatrichter dann kaum zur Last gelegt werden; ein Revisionsangriff ist dementsprechend gegenüber den tatsächlichen Feststellungen fast aussichtslos.

Die Rev. hat ferner eingewendet, daß die spätere Ausgestaltung des Betriebes für die Schuldfrage ohne Belang sei, da der Angekl. bereits mit der Versendung der Postkarten den Willen, für Interessenten eine wiederkehrende Gelegenheit zur Beförderung innerhalb bestimmter Fristen zu schaffen, kundgetan habe und in diesem Zeitpunkte bereits das Vergehen nach den §§ 1 und 8 KraftfVnG. vollendet gewesen sei.

Nach Ansicht des erk. Sen. kann der Begriff des „Unternehmens“ in § 8 KraftfVnG. nicht so weit wie in den §§ 159, 82 StGB. aufgefaßt werden, daß er auch den Versuch mitumfaßt (zu vgl. § 43 Abs. 2 StGB.). Der Versuch ist in § 8 KraftfVnG. nicht als strafbar erklärt. Schon daraus, daß in der genannten Gesetzesbestimmung dem „Unternehmen des Betriebs einer Kraftfahrline“ die Fortsetzung des Betriebs, der Weiterbetrieb gegenübergestellt wird, ist zu schließen, daß das Unternehmen des Betriebs einer Kraftfahrline gleichbedeutend mit dem wirklichen „Betreiben“ einer Kraftfahrline ist, daß also erst die tatsächliche Betriebserröffnung ohne die erforderliche Genehmigung strafbar ist (gl. M. offenbar auch Müller a. a. O. S. 779 Anm. 1a). Vielleicht hätte sich aus dem festgestellten Betrieb später einmal eine Kraftfahrline i. S. des Gesetzes entwickelt. Darauf kommt es aber gegenüber den jetzt festgestellten Tatsachen nicht an.

(OLG. Dresden, Urte. v. 8. Okt. 1930, 1 Ost 207/30.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

Hamm.

§ 230 Abs. 2 StGB. findet nur auf Kraftfahrer Anwendung, die das Fahren von Kraftfahrzeugen gegen Entgelt beruflich betreiben. †)

(OLG. Hamm, Urte. v. 15. Mai 1929, S 142/29.)

Abgedr. JW. 1930, 2081 49.

*

Der Unterschied zwischen einem Transportunternehmer und einem Linienunternehmer liegt — wie schon OLG. Halle (9 D 244/29 i. S. gegen die Expediture Jenthol & Sandtmann, Leipzig, am 22. Okt. 1929) richtig formuliert — darin, daß bei dem Transportunternehmer allein das jeweilige Bedürfnis den Zeitpunkt und die Häufigkeit der Fahrt bestimmt, während bei der Kraftfahrline die Fahrt auch ohne Bedürfnis nur mit Rücksicht auf die Aufrechterhaltung der Regelmäßigkeit und Häufigkeit des Verkehrs erfolgt.

Aus diesen Gründen werden Expediture, die mit von Fall zu Fall gemieteten Autos befördern, regelmäßig selbst dann nicht Linienunternehmer sein, wenn sie mehrmals wöchentlich oder sogar täglich auf bestimmter Strecke befördern, weil diese „häufige“ Beförderung nur scheinbar eine „regelmäßige“ Beförderung ist, in Wirklichkeit aber ganz und gar abhängt von dem Güteraufkommen und dem Vorhandensein von Fahrzeugen.

Der Entsch. ist daher durchaus beizutreten.

RA. Dr. Martin Jsaac, Berlin.

Zu 11. A. Anm. Prof. Dr. Peters, ebenda.

B. Ich vermag weder der Entsch. des OLG. Hamm noch der hierzu unter A. gegebenen Besprechung des Prof. Dr. Peters beizupflichten. Das Urteil ist unter der Überschrift veröffentlicht worden, daß § 230 Abs. 2 StGB. nur auf Kraftfahrer Anwendung finde, die das Fahren von Kraftfahrzeugen gegen Entgelt beruflich betreiben. Diesen — von Peters als zutreffend bezeichneten — Grundsatz vermag ich dem Urteil überhaupt nicht zu entnehmen. Merkel, den Peters als einen Vertreter seiner — von mir übrigens schon in JW. 1929, 2028 bekämpften — Ansicht anführt, hat in Wahrhat in JW. 1928, 422 Note zu 7 und 8, eine derartige Auffassung nicht geäußert, wie ihn denn auch das OLG. Hamm zu einem ganz anderen Punkte in Bezug genommen hat.

Bei dem obigen Urteil handelt es sich um einen erneuten Vorstoß gegen die ständige Rpr. des RG. zu §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. Wie im Schrifttum immer wieder gegen diese Judikatur angeknüpft wird, so tauchen von Zeit zu Zeit auch in der Rechtspraxis Versuche auf, die bezeichneten Gesetzesbestimmungen der herrschenden Meinung entgegen auszuheben. Noch in frischer Erinnerung steht in dieser Beziehung das Unternehmen des OLG. Dresden, die straffschärfenden Bestimmungen der §§ 222 Abs. 2,

230 Abs. 2 StGB. in einem den Kraftfahrern günstigeren Sinne auszuliegen. Das OLG. hatte die Qualifikation der Tötung oder Körperverletzung davon abhängig gemacht, daß der Täter — und zwar gerade durch den Betrieb des Gewerbes (Berufes, Amtes) — eine bessere Einsicht nachweisbar erworben habe. Auch sollten die straf erhöhenden Bestimmungen immer nur dann Anwendung finden, „wenn das Fahren des Kraftwagens in so engem, innerem Zusammenhang mit dem Gewerbebetriebe stehe oder die besondere Eigenart des Gewerbebetriebes es mit sich bringe, daß bei dem Täter im gewöhnlichen Verlaufe der Dinge eine bessere Sachkunde vorausgesetzt werden könne“ (ZB. 1928, 422^b). Nachdem das RG. in RGSt. 62, 122 zu diesem Urteil des OLG. Dresden ausdrücklich, und zwar im ablehnenden Sinne, Stellung genommen hatte, ist das Sächsl. OLG. in die Bahn seiner früheren, mit dem RG. übereinstimmenden Rspr. zurückgekehrt.

Merkel fordert in der Besprechung des Dresdner Urteils ungefähr daselbe, was als der eigentliche Inhalt dieser Entsch. hervortritt, nämlich, daß die zur Tötung oder Körperverletzung führende Handlung die eigentliche Amts- (Berufs-, Gewerbe-) Tätigkeit bilden müsse. Praktisch läuft solche Anschauung auf die Ausschaltung der sog. Hilfs- oder Nebenrichtungen zum Berufe (Amte, Gewerbe) hinaus, die nach dem RG., wenn sie mit einer gewissen Regelmäßigkeit vorgenommen werden, dieselbe Rechtsnatur wie die eigentliche Berufs- (Gewerbe-, Amtes-) Ausübung und deshalb auch dieselben rechtlichen Folgen haben sollen. Dieselbe Auffassung liegt auch dem Bindingschen Aufsätze (ZB. 1929, 1442) zugrunde, wenn schon hier nicht ausdrücklich gegen die sog. Hilfs-richtungen Front gemacht wird (gegen Binding vgl. meinen Aufsatz: ZB. 1930, 765).

Neu ist die vom OLG. Hamm ausgesprochene Rechtsmeinung demnach nicht. Neu ist aber auch nicht das, was von ihm zur Begründung seiner Meinung gesagt wird. Wenn das OLG. Dresden seinerzeit für die nach §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. zu beurteilende Tätigkeit verlangte, daß sie im inneren Zusammenhang mit dem Gewerbe (Berufe, Amte) stehe und der besonderen Eigenart des Gewerbes (Berufes, Amtes) entspreche, und wenn Merkel eine eigentliche Gewerbe- (Berufs-, Amtes-) Tätigkeit forderte, so verlangt das OLG. Hamm ein gleiches. Denn nach ihm soll eine Nebenrichtung, die mit der Eigenart des Berufs usw. nichts zu tun hat, keine verschärfte Haftung nach sich ziehen, diese vielmehr nur eintreten, wenn die betreffende Tätigkeit in den Kreis der Amts- (Berufs-, Gewerbe-) Pflichten selbst fällt. Zur Rechtfertigung seiner Auffassung weist das OLG. — offenbar im Anschluß an die Ausführungen Bezolds: ZStW. 47, 403 ff. — darauf hin, daß dem Träger eines Amtes (Berufes, Gewerbes) ein besonderes Maß von Vertrauen entgegengebracht werde, und daß, wer die insoweit in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfülle, eine erhöhte Strafe verdiene. Mag dem Gesetzgeber die Täuschung eines solchen besonderen Vertrauens als besonders strafwürdig mitvorgeschwebt haben, so ist doch dieser Gesichtspunkt nicht geeignet, das Anwendungsgebiet für §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. praktisch abzugrenzen. Das Publikum unterscheidet nicht, ob der Autolenker beruflich (gewerblich, amtlich) fährt, sondern es erwartet von jedem, der einen Kraftwagen leitet, daß er die erforderliche Sachkunde hierfür besitze. Ob er diese im Beruf usw. erworben hat, ist dem Publikum gleichgültig. Es ist auch belanglos, ob die von den reinen Vergnügungsfahrern ausgehenden Gefahren ebenso groß sind wie diejenigen, die der Straßengänger von den beruflichen (gewerblichen usw.) Fahrern zu gewärtigen hat. Denn, wenn die Herrenfahrer nach dem geltenden Recht regelmäßig den schärferen Strafvorschriften nicht unterfallen, so kann wegen dieser insoweit offensichtlich bestehenden Gesetzeslücke jedenfalls davon keine Rede sein, daß nun die gewerblichen (beruflichen usw.) Fahrer rechtlich genau so beurteilt werden müßten wie jene.

Wenn — nach Merkel u. Gen. — nur die eigentliche Berufs- usw. Tätigkeit und daneben höchstens noch solche Verrichtungen, welche „zum Wesen“ des Berufs usw. gehören, der strengen Haftung unterfallen sollen, so entsteht die Frage, welche Verrichtungen dem jeweiligen Berufe (Gewerbe, Amt) eigentlich „wesentlich“ sind. Die Anhänger der gegen das RG. kämpfenden Gruppe wollen im Grunde nur diejenige Tätigkeit als dem Gewerbe usw. wesentlich gelten lassen, welche der betreffende Gewerbetreibende notwendigerweise entfalten muß, wenn er sich gewerblich betätigt. Solche Auffassung beschränkt in Wahrheit die strenge Haftung auf die gewerblichen usw. Verrichtungen als solche. Damit ist aber den natürlichen Verhältnissen Zwang angetan. Jedermann kann sein Geschäft nach seinem Belieben einrichten. Der Bäcker kann sich auf die Bereitung der Backware beschränken, um dann zu warten, daß ihm seine Ware im Laden abgekauft werde. Er kann aber auch das Frühgebäck austragen lassen oder Kuchen ins Haus liefern. Eine derartige Tätigkeit hat gewiß nichts mit dem Backen zu tun, dem der Bäckereibetrieb an sich gewidmet ist. Sie ist aber gleichwohl dem Bäckereigewerbe nicht fremd, weil sie eben der Beförderung der gewerblichen Bäckereierzeugnisse dient. Genau so ist es bei dem Fleischer, wenn er seine Ware durch Kradler oder Kraftfahrer zu den Kunden

bringen läßt. Niemand kann leugnen, daß sich das Gewerbe eben auch auf dieses Fortbringen der Ware miteinverlekt. Wenn der Arzt sich durch eine Tagameterdrofschke zu den Patienten bringen läßt, so wird es jeder für richtig halten, daß der Drofschkenführer verschärft haftet. Warum diese verschärfte Haftung aussetzen sollte, wenn der Arzt, was ihm jederzeit gestattet sein muß, „sein eigener Chauffeur sein will“, ist nicht ersichtlich. Das ärztliche Gewerbe wird in genau derselben Weise gefördert, wenn der Arzt einen fremden Wagen in Anspruch nimmt, wie wenn er seinen eigenen Wagen befristet und auch selbst lenkt. Daß der Arzt kein Entgelt für die Leitung seines Kraftwagens erhält, spielt keine Rolle.

Im Gegensatz zu den Ausführungen des OLG. Hamm und zu Peters ist im vorl. Falle der angeklagte Handlungsreisende als gewerblicher Fahrer anzusprechen. Ob er außerdem Berufsfahrer war, d. h. ob er das Autofahren zu seiner Lebensaufgabe gemacht hat, ist dem Urteil nicht zu entnehmen. Beruf und Gewerbe sind auseinanderzuhalten, da je nach dem Vorliegen der einen oder der anderen Eigenschaft die rechtliche Beurteilung verschieden sein kann (vgl. hierüber meine Aufsätze: ZB. 1929, 2026 ff.; 1930, 375 ff.). Der berufliche Fahrer braucht niemals ein Entgelt für die beruflich entwickelte Tätigkeit zu beziehen. Nur der gewerbliche Fahrer sieht in dem Gewerbe eine dauernde Verdienstaquelle. Es ist aber gleichgültig, für welche der mehreren zu Zwecken des Gewerbes entfalteten Tätigkeiten jeweilig das Entgelt gezahlt wird. Wer die gewerbliche Haftung nur auf die eigentliche Gewerbstätigkeit beziehen will, übersieht, daß im praktischen Leben fast jeder Gewerbebetrieb eine ganze Reihe von Tätigkeitsakten verlangt. Der Autofahrer kann sich nicht damit begnügen, sich auf den Wagen zu setzen und das Gefährt zu lenken. Er muß auch dafür sorgen, daß der Motor und alle anderen Maschinenteile in gehöriger Verfassung sind. Er muß den nötigen Betriebsstoff beschaffen und einfüllen u. dgl. m. Keine dieser Verrichtungen würde der Autolenker ausführen, wenn sie nicht eben zum Betrieb seines Gewerbes notwendig wären. Es wäre deshalb unangebracht, die verschärfte Haftung des Kraftwagenfahrers nur dann eintreten zu lassen, wenn er beim Wagenfahren ein Unheil anrichtet, nicht aber auch dann, wenn er z. B. beim Benzineinfüllen sich unvorsichtig verhält. Die im Zuge der Zeit liegende Zusammenfassung und Verbilligung der Betriebe bringt es mit sich, daß mitunter völlig wesenfremde Gewerbebezüge in einen Betrieb zusammengefaßt werden. Der Konservenfabrikant, der fortwährend Büchsen benötigt, entschließt sich aus Sparmaßkeitsgründen dazu, seiner ursprünglichen Fabrikation die Erzeugung von Dosen anzugliedern. Der Zigarettenfabrikant läßt zugleich auch die Kartons für seine Ware in der eigenen Fabrik herstellen. Die Buchdruckerei beschäftigt zugleich mehrere Buchbinder, die ihre Erzeugnisse einbinden. Der Milchhändler bereitet das zur Kühlung seiner Ware notwendige Eis selbst, um in diesem Punkte von keiner dritten Stelle abhängig zu sein. Es wäre verfehlt, für solche dem Hauptgewerbe angegeschlossene Nebenzweige die erhöhte strafrechtliche Haftung abzulehnen, nur weil der eigentliche Beruf des Konservenfabrikanten in der Herstellung von Konserven, die wesentliche gewerbliche Betätigung des Druckereihabers in dem Drucke von Büchern besteht, und der Milchhändler gemeinhin sich nur damit befaßt, die Milchprodukte abzusetzen. Sobald mehrere Gewerbebezüge zu einem einzigen verbunden sind oder auch nur einer dauernd in engen Zusammenhang mit einem anderen gebracht wird, muß die rechtliche Beurteilung einheitlich sein. Es geht nicht an, die für den mit herangezogenen Gewerbebezug an sich bestehende Haftung deshalb in Wegfall zu bringen, weil er in Zukunft einem anderen als dem Hauptgewerbe dienstbar gemacht wird. Bei den Fabrikanten, den Ärzten, den Rechtsanwältinnen, die zur Förderung ihres Hauptgewerbes sich eines Kraftwagens bedienen, fällt eine einheitliche Beurteilung nur deshalb so schwer, weil sich hier die verschiedenen Verrichtungen fremder gegenüberstehen als in den anderen Beispielsfällen. Man ist daran gewöhnt, daß der Fleischer, Bäcker usw. seine Ware dem Kunden zufahren läßt und ist deshalb hier eher geneigt, dabei eine gewerbliche Verrichtung als gegeben anzunehmen. Bei dem Wäschefabrikanten, der seine Kunden, bei dem Arzte, der seine Patienten im Kraftwagen besucht, wird immer der Einwand gebracht, daß der Fabrikant nur mit der Wäschefabrikation, der Arzt nur mit der Behandlung seiner Kranken zu tun habe. Die Tatsache, daß beide nur dem ihrem Gewerbe den gewollten Umfang geben und die gewünschte Schnelligkeit in der Abwicklung sichern können, wenn sie ihrem Hauptgewerbe noch das Autofahren als eine Nebenrichtung nutzbar machen, muß m. E. unbedingt dazu führen, die in den Dienst des Hauptgewerbes gestellte Nebenverrichtung rechtlich genau so einzuschätzen wie die unmittelbare Ausübung des Gewerbes selbst. Wie niemand auf den Gedanken kommen wird, dem einer Buchdruckerei eingegliederten Buchbindereibetriebe den gewerblichen Charakter abzusprechen, nur weil das Drucken der Bücher den Hauptzweig des Unternehmens darstellt, so darf man auch den in den Dienst der sog. freien Berufe gestellten Nebenverrichtungen die Rechtsnatur des Hauptberufs — richtiger: Gewerbes — nicht vorenthalten. Das ärztliche Gewerbe als eine geistige Tätigkeit ist zwar von Grund aus verschieden von dem mechanischen Gewerbe, wie es die Bedienung

Jena.

12. Zum Begriff der Kraftfahrline (Reichsges. v. 26. Aug. 1925). f)

Der Angekl., der Händler ist, fuhr mit seinem Lastkraftwagen täglich Milch und landwirtschaftliche Erzeugnisse von S. nach M. Er fuhr im Sommer früh zwischen 5 und 6 Uhr, im Winter etwa eine Stunde später in S. weg, die Rückfahrt erfolgte unregelmäßig zwischen 8 und 17 Uhr. Sein Wagen ist nicht zur Personenbeförderung eingerichtet. Trotzdem hat er wiederholt eine Anzahl Personen — festgesetzt sind insgesamt 22 Personen — auf der ganzen Strecke oder auf einer Teilstrecke mitgenommen. Es handelte sich dabei meist um Leute aus S. und den Nachbarbörfern, zum Teil Verwandte, gute Bekannte oder Nachbarn des Angekl., vereinzelt auch um Unbekannte. Daß der Angekl. fremden Personen und auch Bekannten, die ihn darum baten, die Mitnahme verschiebentlich abgelehnt hat, konnte ihm nicht widerlegt werden. Für die Personenbeförderung selbst hat der Angekl. kein Entgelt genommen, wohl aber für Gepäckstücke, insbes. Tragkörbe, welche die beförderten Personen bei sich führten, zu 50 Pf. für den Zentner.

Das UG. hat den Angekl. freigesprochen, weil es am äußeren und inneren Tatbestand fehle. Ob der Umstand, daß dem Angekl. der Wille, eine Kraftfahrline einzurichten, nicht nachgewiesen werden konnte, die Freisprechung tragen würde, wenn der äußere Tatbestand gegeben wäre, und ob es sich hier nicht um einen unbeachtlichen Strafrechtsirrtum handelt, kann dahingestellt bleiben, da es am objektiven Tatbestandsmerkmal der Kraftwagenlinie fehlt.

Das UG. hat seinem Urte. die Bestimmung des Begriffs „Kraftfahrline“ zugrunde gelegt, die in § 1 KraftLinW.D. v. 20. Okt. 1928 und der dazu ergangenen Thür. Ausführungsanweisung enthalten ist. Diese Begriffsbestimmung bindet den Richter nicht. Denn § 5 KraftLinW.D., die der Reichsregierung den Erlaß der Durchführungsvorschriften überträgt, ermächtigt sie nicht, den gesetzlichen Begriff der Kraftfahrline bindend auszulegen. Doch kann die Begriffsbestimmung, soweit es hier in Frage kommt, als richtig angenommen werden. Wo sie Zweifel läßt, ist insbes. der Zweck des Gesetzes in Betracht zu ziehen. Dieser geht nicht dahin, der Reichspost ein Monopol für den Kraftlinienverkehr zu sichern. Mit Recht hat es daher das UG. abgelehnt, der Behauptung nachzugehen, daß der Angekl. den Betrieb der Postautolinie M.—S. schädige. Vielmehr sollen durch das Gesetz die Interessen des Publikums, die allgemeinen Verkehrsinteressen, geschützt werden. Das wird von Bedeutung besonders für die Auslegung des Merkmals der Öffentlichkeit: sie liegt nur vor,

eines Kraftwagens darstellt; dies kann aber keinen Grund zu unterschiedlicher Behandlung abgeben. Wenn der Arzt, der früher einen fremden Kraftfahrer in Anspruch nahm, sein eigener Chauffeur wird, so verbindet er seinen Hauptberuf mit demjenigen des Chauffeurs. Mag man einem derartigen Arzt nicht ausdrücklich zwei Berufe zuschreiben — obwohl rechtlich nichts im Wege stände —, so kann doch zum mindesten nicht bestritten werden, daß er in dem Autofahren eine mit seinem Gewerbe in enger Verbindung stehende, das Hauptgewerbe unmittelbar fördernde Tätigkeit entwickelt. Wenn das Gesetz denjenigen der erhöhten Haftpflicht unterstellt, der vermöge seines Amtes usw. zu der außer acht gelassenen Aufmerksamkeit besonders verpflichtet ist, so kommt man nicht um die Untersuchung herum, welche Bedeutung den Worten „Beruf, Gewerbe, Amt“ beizulegen sei. Daß unter diesen Begriffen lediglich das verstanden werden müsse, was dem betreffenden Berufe gerade eigentümlich ist, und unter Gewerbe nur das, was zur Ausübung des Gewerbes unmittelbar gehört, ihm wesentlich ist, dafür bietet Wortlaut und Zweck der in Frage kommenden Gesetzesvorschriften nicht den geringsten Anhalt. Die fortgesetzten Angriffe gegen die reichsgerichtliche Mspr., wonach gewerbliche (berufliche usw.) Hilfsverrichtungen auch schon die erhöhte strafrechtliche Haftung mit sich bringen, entbehren daher der Begründung.

Dr. Alfred Weber, Dresden.

Zu 12. Im Gegensatz zum KraftLinW. selbst enthält die KraftLinW.D. in § 1 Abs. 1 eine Präzisierung des Begriffs der Kraftfahrline. Sie muß dem öffentlichen Verkehr dienen. Das geschieht dann, wenn jedermann die Einrichtungen des Unternehmens nach seiner Zweckbestimmung benutzen kann (vgl. § 1 Abs. 2 KraftLinW.D.).

Der Reichsregierung ist die Erlassung der Durchf.W.D. durch das KraftLinW. übertragen. Sie ist damit allerdings noch nicht berechtigt, eine für die Gerichte bindende Auslegung des Begriffs zu geben.

Im konkreten Fall handelt es sich weder um eine einmalige Gelegenheitsfahrt, noch um eine Gefälligkeitsfahrt, denn die Beförderung von Personen und Gepäckstücken erfolgte jeden Tag auf der Hinfahrt. Für die Mitnahme des Gepäcks wird eine Beförderungsgelöhr von 50 Pf. per Zentner erhoben. Die Beförderung ist somit regelmäßig wie auch entgeltlich. Danach erscheinen die Voraussetzungen des § 1 KraftLinW.D. als gegeben. Auch Sinn und Zweck des Gesetzes stellt als Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebes die Gewähr für dessen Sicherheit und Leistungsfähigkeit auf, ferner die weitere Voraussetzung, daß das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Ein Widerspruch mit den

wenn für die Allgemeinheit, sei es auch unter gewissen allgemeinen Zulassungsbeschränkungen, Beförderungsgelegenheit gegeben ist.

Das UG. hat das Vorliegen einer Kraftfahrline verneint, weil es an einem regelmäßigen Verkehr fehle. Das trifft zu, soweit es sich um die Rückfahrt von M. handelt. Denn wenn zur Erfüllung der Regelmäßigkeit auch kein Fahrplan erforderlich ist, so kann bei einer zeitlichen Schwankung von neun Stunden doch keine Rede davon sein, daß sich die Allgemeinheit auf einen derartigen Verkehr einrichten könne, mögen auch einzelne Personen damit rechnen und geduldig warten. Aber das schließt nicht aus, daß der Verkehr in Richtung M. als ein regelmäßiger anzusehen ist. Wenn das UG. meint, daß der ganze Betrieb nur im Zusammenhang betrachtet werden könne und daß deshalb die Hinfahrt nach M. nicht für sich betrachtet werden dürfe, so bleibt dieser Satz beweislos. Es gehört nicht zum Begriff der Kraftfahrline, daß sie auch die Rückfahrt ermöglicht. Aber das nötigt nicht zur Aufhebung des Urteils. Denn es fehlt zumindest insoweit auch an dem Merkmal der Öffentlichkeit. Mögen auch die beförderten Personen keinen in sich geschlossenen Personenkreis bilden, so ist doch nach den Feststellungen die Fahrgelegenheit nicht der Allgemeinheit zugänglich gewesen. Es bedurfte vielmehr in jedem Falle einer Bitte des Fahrgastes um Mitnahme, die der Angekl. nach freiem Ermessen erfüllte, und damit der Herstellung einer persönlichen Beziehung zwischen dem Angekl. und dem Fahrgast, die das Merkmal der Öffentlichkeit ausschließt. Sonach war eine Kraftfahrline nicht gegeben und die Freisprechung gerechtfertigt.

(UG. Jena, 2. Str.Sen., Urte. v. 9. Mai 1930, S 107/30.)

Mitgeteilt von OßPräf. Dr. Jeunert, Weimar.

Berlin.

2. Luftrecht.

13. §§ 11, 32 Ziff. 5 LuftvG. v. 1. Aug. 1922 (RGBl. 681). Zur Genehmigung des Betriebs des Luftfahrtunternehmens unter dem Vorbehalt, daß die Errichtung und der Betrieb „planmäßiger Fluglinien“ der besonderen Genehmigung des ReichW. bedarf. Bedingungen dieser Sondergenehmigung genießen nur dann den Straffuß des § 32 Ziff. 5 LuftvG., wenn sie nicht mit der Grundgenehmigung des § 11 in Widerspruch treten. f)

Zu Unrecht meint die Vert., daß sich aus § 1 GewD. ergebe, daß die in § 32 Ziff. 5 LuftvG. zum Tatbestandsmerkmal erhobenen Bedingungen, unter denen einem Luftfahrtunternehmen die

öffentlichen Interessen scheint mir jedoch hier vorzulegen. Die Deutsche Reichspost hat zwar kein Monopol für den Kraftfahrlineverkehr, doch können ihre Interessen als öffentliche Interessen nicht vollkommen ausschließen. Auch wird die weitere Voraussetzung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit bei einem derartig nicht genehmigten Betrieb kaum gegeben sein.

Diese Umstände scheinen zwar dafür zu sprechen, daß die Voraussetzungen des § 1 KraftLinW. erfüllt sind. Die Beurteilung des Falls hängt aber letzten Endes doch von der Frage ab, ob das erste durch die KraftLinW.D. aufgestellte Erfordernis der Öffentlichkeit sich mit dem Inhalt und Zweck des RGes. vereinbaren läßt. Wie schon der Name des Gesetzes angibt, soll sich dieses mit der Regelung der Kraftfahrline befassen. Der Betrieb einer Kraftfahrline liegt aber im gegebenen Fall nicht vor; dieser setzt voraus, daß es sich um den Unternehmer eines Beförderungunternehmens handelt, der seinen eigenen auf den Betrieb gewisser Linien gerichteten Willen durchführt und entweder in gewissen Personenkreisen, Wünschen nach bestimmten Orten zu gelangen, erst weckt oder bestehende Wünsche solcher Art durch besonders getroffene Einrichtungen der Erfüllung zuführt.

Der Betrieb einer Kraftfahrline muß also als ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs angesprochen werden, wenn dies auch in dem Wortlaut des RGes. selbst nicht ausdrücklich hervorgehoben ist (so auch Müller, AutomobilG. S. 631 und Stenglein, Strafrechtliche Nebengesetze, 5. Aufl., S. 311; vgl. auch das Urte. des BayObV. v. 8. April 1927 (BayGWBl. 1927, 225), in dem zum Ausdruck gebracht ist, daß der Allgemeinheit eine regelmäßige Beförderungsmöglichkeit nach oder von einem bestimmten Orte zugänglich gemacht oder geboten werden muß).

So ist aber der Tatbestand hier nicht gelagert. Die Kraftwagenfahrten dienten dem Milchhandelsbetrieb, nicht aber der Einrichtung einer Personen- und Gepäckbeförderung.

Es fehlt an dem Erfordernis der Öffentlichkeit. Die Mitnahme von Personen und Gepäckstücken erfolgte nur gelegentlich der Ausübung des Milchhandels des Angekl.

M. Dr. Wille, München.

Zu 13. Dem Endergebnis des Urte. ist zuzustimmen, m. E. nicht der Begründung. Sein Grundgedanke, daß die „Genehmigung“ eines Luftfahrtunternehmens i. S. des § 11 LuftvG. ein aus einem dem Reich vorbehaltenen besonderen Recht auf Benutzung des Luftraumes für Luftfahrtunternehmen hergeleiteter Akt der „Verleihung“ sei, mit der Rechtsfolge eines daraus für den Befl.

Genehmigung erteilt werden kann, nur auf allgemein polizeilicher Grundlage auferlegt werden könnten, wie sie sich für Preußen aus § 17 II 10 ALR. und dem PolVerwG. v. 11. März 1850 ergebe. Dabei wird verkannt, daß der gewerbsmäßige Betrieb der Personen- und Güterbeförderung durch Luftfahrzeuge durch das LuftVG. ähnlich spezialgesetzlich geregelt ist, wie dies u. a. für die Unternehmen von Kraftfahrern durch das Ges. v. 26. Aug. 1925 (RGBl. 319) verb. mit KraftEinW. v. 20. Okt. 1928 (RGBl. 380) geschehen ist, und daß danach die Anwendung der Vorschriften der GewD. nur insoweit in Frage kommen kann, als nicht das LuftVG. und andere auf diesem Gebiete erlassene Ges. und W. den Gegenstand erschöpfend regeln (v. Landmann-Rohmer, GewD.³, Einl., Bd. I S. 56/57; Bredow-Müller, LuftVG., Berlin 1922/27, S. 135; Buisse, das., Berlin 1928, S. 86). Eine erschöpfende Regelung gegenüber der GewD. und insbes. auch gegenüber § 1 GewD. weist aber gerade auch die Genehmigung für Luftfahrtunternehmen in § 11 LuftVG. auf.

Die Genehmigung des § 11 LuftVG. ist ihrer verwaltungsrechtl. Natur nach auch keine gewerbepolizeiliche Erlaubnis (a. M. mit Unrecht Buisse, Einl., S. 15; Bafarke, Das Recht der Luftfahrtunternehmen: JLuftR. 1927/28, 64f.), wie sie die Erlaubnis darstellt, ein Luftfahrzeug bestimmungsgemäß zu führen und zu bedienen (§ 4 LuftVG.), sondern ein Akt der Verleihung. Das ergibt sich insbes. daraus, daß das Reich die Befugnis, gewerbemäßig Personen und Güter durch Luftfahrzeuge zu befördern, und zwar, wie zu ergänzen ist, im öffentlichen Verkehr, in erster Linie für sich in Anspruch nimmt. Zwar ist dies nicht wörtlich im Gesetz zum Ausdruck gelangt; anders ist es aber nicht zu erklären, wenn § 16 LuftVG. dem Reich ausdrücklich die Befugnis zuspricht, Luftfahrtunternehmen oder das Eigentum oder das Recht der Ausnutzung von Anlagen, die der Personen- und Güterbeförderung mit Luftfahrzeugen dienen — und zwar wohl auch hier nur im öffentl. Verkehr — gegen angemessene Entschädigung nach Maßgabe eines diese Betriebsenteignung näher regelnden Reichsgesetzes zu übernehmen. Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, daß das LuftVG. im § 1 den Grundsatz der freien Benutzung des Luftraums durch jedermann an seine Spitze gestellt hat. Denn von diesem im wesentlich zivilrechtlichen Grundsatz, durch den vornehmlich das sich aus § 905 BGB. ergebende Recht des Grundstücks Eigentümers auf den Luftraum eingeschränkt werden sollte (Stenglein-Courad, LuftVG. in strafrechtl. NebenG., Bd. 1 S. 622 zu § 1 Num. 2; Buisse, ebenda), stellt es gerade eine Einschränkung i. S. des § 1 LuftVG. dar, wenn das Gesetz davon ausgeht, daß dem Reich, ähnlich, wie ihm in erster Linie das Recht zusteht, zur gewerbemäßigen Personen- und Güterbeförderung im öffentlichen Verkehr Eisenbahnlinien zu errichten und zu betreiben, auch die Machtbefugnis zukommt, Luftlinien zur Beförderung durch Luftfahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

entstehenden subjektiv öffentlichen Rechtes ist m. E. im Gesetz nicht begründet. In den umfangreichen vollständigen Urteilsgründen, aus denen der Abdruck ein stark verkürzter Auszug ist, leitet das RG. diesen Standpunkt zunächst aus „der Staatshoheit des Reiches über den Luftraum“ ab. Die Hoheit des Staates im Luftraum über seinem Gebiete und seinen Küstengewässern ist heute völkerrechtliches Axiom. Das LuftVG. setzt die Staatshoheit im Luftraum, ohne sie besonders zu betonen, als selbstverständlich voraus. Sie bedeutet aber nicht ein besonderes Recht des Staates an „seinem Luftraum“, aus dem sich eine Verleihung von Rechten i. S. des RG. ableiten ließe, sondern nur die Zuständigkeit des Staates für seine Gesetze und Rechtgebung im Luftraum, nicht anders, wie auf dem darunter liegenden Staatsterritorium (vgl. darüber Volkman, Internat. Luftrecht, Berlin 1930, S. 43 ff.). Das zweite Argument des RG., daß aus dem im LuftVG. (§ 16) dem Reiche vorbehaltenen Rechte der Übernahme von Luftfahrtunternehmen oder seiner Anlagen „gegen angemessene Entschädigung“ der Rechtsvorbehalt des Reiches, in erster Linie Luftfahrtunternehmen zu betreiben, folge, ist m. E. nicht überzeugend. Diese erst in dritter Lesung des Gesetzes vom R. eingefügte Enteignungsvorschrift bedeutet nichts anderes, als eine Folgerung aus Art. 156 Verf. und soll, wenn sie auch nicht das in diesem Artikel vorgesehene Gesetz selbst ist, die Überführungsmöglichkeit von privatwirtschaftlichen Luftfahrtunternehmen und Luftverkehrsgesellschaften in das Gemeineigentum dem Sinne des Art. 156 gemäß betonen (vgl. auch §§ 2 und 4 ElektrSozG.). In § 11 LuftVG. sind übrigens Luftfahrtunternehmen und „öffentliche Veranstaltungen im Dienste des Wettbewerbes oder der Schauluft“ in demselben Satz unterschiedslos dem gleichartigen Genehmigungszwang unterstellt. Daß das Gesetz ein Privileg des Reiches zu Veranstaltungen von Wettbewerben und Schauluftvorstellungen vorsehen wollte, ist kaum anzunehmen. Andererseits kann aber auch nicht die „Genehmigung“ in den nebeneinander gleichartig behandelten Fällen einen verschiedenen Rechtscharakter haben. Auch der Umstand, daß zwar das Enteignungsrecht dem Reich zusteht, für die Erteilung der Genehmigung aber in gewissen Fällen die Reichsregierung, in anderen Fällen aber die Zentralbehörde der Länder zuständig ist,

Dem Charakter einer Verleihung entspricht es auch, daß nach § 11 Abs. 3 Satz 1 LuftVG. die Bedürfnisfrage über die Zulassung eines Unternehmens zum Luftverkehr i. S. des § 11 entscheidet, womit gleichzeitig vorgebeugt werden sollte, daß Luftfahrtunternehmen im gegenseitigen planlosen Wettbewerb den sachgemäßen Aufbau des Luftverkehrs zum Schaden der Verkehrsinteressen der Allgemeinheit hindern könnten (vgl. Begr. des dem § 11 Ges. entsprechenden § 9 Entw. des RM. v. 8. Juli 1921, RDDruckf. Nr. 2504 der 1. Wahlver. S. 2471, 2473).

Als Rechtsakt der Verleihung (vgl. dazu auch Fleiner, Institutionen dtsch. Verwaltungsrechts³, Berlin 1928, S. 341, 344/45) und damit als rechtsbegründender Akt, durch welchen für den Beliehenden ein subjektiv öffentliches Recht auf die Errichtung und den Betrieb eines bestimmten Unternehmens begründet wird, im Gegensatz zur gewerbepolizeilichen Erlaubnis, durch die lediglich festgestellt wird, daß dem Vorhaben des Bewerbers keine polizeilichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. auch Ditto Mayer, Dtsch. Verwaltungsrecht³, Leipzig 1924, Bd. 2 S. 243), kann aber die Genehmigung des § 11 LuftVG. über die Beschränkungen hinaus, die sich aus allgemein polizeilichen, wie insbes. verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Belangen ergeben, auch anderen sachlichen Beschränkungen und damit auch der Beschränkung unterworfen werden, daß die Einrichtung und der Betrieb plannmäßiger Fluglinien, also der sog. „Linienbetrieb“, der besonderen Genehmigung des RWerkm. bedarf.

Für die Entsch. der Frage, ob auch die weiteren in dieser Sondergenehmigung enthaltenen Bedingungen an dem Strafschuß des § 32 LuftVG. Ziff. 5 teilhaben, fällt aber ins Gewicht, daß diese Strafvorschrift, soweit sie die „Bedingungen“ überhaupt zum Tatbestandsmerkmal erhebt, ein Blankettstrafgesetz darstellt. Im Hinblick hierauf ist zu fordern, einmal, daß die Bedingungen sowohl der Grund- wie der Sondergenehmigung ihrem Wortlaut, wie ihrem Sinn nach klar und zweifelsfrei gehalten sind; dies aus dem Grunde, weil es mit der Rechtssicherheit nicht vereinbar wäre, wollte man auch solchen Bedingungen als Ausfüllnorm der Vorschrift Strafschuß zubilligen, die verschiedener Deutung fähig sind, und über die selbst die Zentralbehörden der Länder verschiedener Auffassung sind, und weiterhin, daß, wenn einmal einem Luftfahrtunternehmen die Genehmigung zur gewerbemäßigen Personen- und Güterbeförderung durch Luftfahrzeuge unter der Einschränkung erteilt worden ist, daß nur der sog. Linienbetrieb einer Sondergenehmigung bedarf, die Bedingungen der Sondergenehmigung sich auch nur den Linienbetrieb zum Gegenstande nehmen und ihn teilweise verbieten dürfen, dagegen nicht zu dem durch die Grundgenehmigung verliehenen Betriebsrecht des Luftfahrtunternehmens in Widerspruch treten dürfen.

Mit der der RW. erteilten Genehmigung (Grundgenehmigung) „zur gewerbemäßigen Beförderung von Personen und

spricht gegen einen inneren Zusammenhang zwischen der Genehmigungsvorschrift des § 11 und der Enteignungsbestimmung des § 16.

M. E. ergibt sich aber aus dem LuftVG. für den die Genehmigung Nachsuchenden ein subjektiv öffentliches Recht auf Erteilung der Genehmigung, während der Genehmigungsakt nur die verwaltungsrechtliche Feststellung ist, daß die Voraussetzungen für die Beschränkung der in § 1 LuftVG. festgestellten grundsätzlichen Freiheit der Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge auch für die gewerbemäßige Beförderung von Personen und Sachen im gegebenen Falle (also für den „Nachsuchenden“) nicht gegeben sind:

Dem RG. Ur. ist darin beizupflichten, daß die Materie durch das LuftVG. spezialgesetzlich geregelt ist und für sie Vorschriften der GewD. nur subsidiär Anwendung finden. Der § 1 LuftVG., nach dem „die Benutzung des Luftraumes frei ist, soweit sie nicht durch das LuftVG. und seinen Ausführungsanordnungen beschränkt ist“, hat die privatrechtliche Bedeutung, daß der Grundstückseigentümer die mit dem Luftverkehr verbundenen Einwirkungen auf sein Grundstück auch dann nicht verbieten kann, wenn er dies anderen Einwirkungen gegenüber nach § 905 BGB. zu tun befugt wäre — und die staatsrechtliche Bedeutung der Freiheit des Luftraumes für den Gemeingebrauch —, des „jedermann zustehenden Rechtes, den Luftraum für Verkehrszwecke mit den gebräuchlichen Verkehrsmitteln (sie sind im Abs. 2 des § 1 genannt) zu benutzen“ (vgl. Bredow-Müller, LuftVG. zu § 1 d. G.), soweit nicht im Gesetz Beschränkungen, z. B. durch „Sperrzonen“, gegeben sind. Diese Luftverkehrsfreiheit umfaßt grundsätzlich auch die gewerbemäßige Beförderung von Personen und Sachen durch Luftfahrzeuge. Die Genehmigung, deren Erfordernis für die gewerbemäßige Beförderung eine der vorbehaltenen „Beschränkungen“ ist, „ist zu verweigern, wenn kein Bedürfnis besteht oder Tatsachen dafür vorliegen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann; sie kann versagt werden, wenn der Unternehmer Luftfahrzeuge verwenden will, die nicht als Eigentum in die Luftfahrzeugrolle eingetragen sind“ (§ 15 d. G.). Daraus ergibt sich unzweideutig, daß, wenn die Voraussetzungen (Bedürfnis und Nichtvorliegen von Tatsachen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird)

Sachen durch Luftfahrzeuge" war der Gesellschaft des Angekl. unbedenklich u. a. auch das Recht zugesprochen, für einen bestimmten industriellen, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Betrieb auf dessen jeweilige Bestellung im Rahmen seiner geschäftlichen Beziehungen seine Güter, auch seine Angestellten durch Luftfahrzeuge zu befördern, ein Recht, das ihr nur durch ausdrücklichen Widerruf genommen werden konnte. Nun hat zwar der RVerKM. an die erteilte (Grund-) Genehmigung die Einschränkung geknüpft, daß die Einrichtung und der Betrieb planmäßiger Fluglinien der besonderen Genehmigung des RVerKM. bedürfe. Es hat weiter der Gesellschaft des Angekl. mit Schreiben v. 8. Mai 1928 für den Sommer- und Herbstluftverkehr des Jahres ein bestimmtes Streckennetz genehmigt, von dem das Schlußstück L. bis B. der „G.-Linie“ ausdrücklich ausgenommen war. Hierbei hat aber das RVerKM. gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, „daß zwar gegen bedarfsmäßige Flüge dieser planmäßige nicht genehmigten Linie L. bis B. nichts einzuwenden sei, daß aber der Bedarfsverkehr zum planmäßigen — und damit verbotenen — Linienverkehr würde, wenn täglich zu annähernd den gleichen Zeiten geflogen würde, und daß sich damit auch die Frage der Beförderung der Zeitungsfraucht des Ber. Abendblatts erbeuge“.

Mit diesem uneingeschränkten Verbot der Beförderung jedweder Zeitungs- und auch anderer Fracht, „sofern die Beförderung täglich zu annähernd den gleichen Zeiten erfolgt“, hat das RVerKM. aber wiederum in diejenigen Machtbefugnisse eingegriffen, welche der Gesellschaft bereits auf Grund der Grundgenehmigung verliehen worden waren.

Der Vorbehalt, daß Einrichtung und Betrieb „planmäßiger Fluglinien“, der sog. Linienbetrieb, besonderer Genehmigung bedürfe, ließ sich in seiner Bedeutung nur durch das Zurückgreifen auf ähnliche Wortverbindungen erfassen, wie sie sich in Gesetzesvorschriften vorfinden, die auf der gleichen verkehrspolitischen Erwägung beruhen, daß einem planlosen Wettbewerb von Verkehrsunternehmen zum Schaden der Interessen der Allgemeinheit gesteuert werden soll. Solche ähnlichen verkehrsgesetzlichen Bestimmungen weist das Gesetz über „Kraftlinien“ v. 26. Aug. 1925 auf, wonach der Genehmigung bedarf, wer über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Personen- oder Sachbeförderung durch Kraftfahrzeuge auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben will. Bereits aus der Gesetzesüberschrift „Kraftlinien“, mit der der Sprachgebrauch den Begriff einer der Allgemeinheit zugänglichen regelmäßigen Beförderungsgelegenheit verbindet, ergibt sich, daß das Wort „Linienbetrieb“ nur öffentlichen Verkehr bedeutet und das Gesetz demgemäß auch nur diesen trifft (Stenglein-Schneidewin, KraftLinG.: Strafrechtl. Nebenges. 1 S. 330 f. zu § 1 Anm. 1; Müller, AutomobilG. 5, S. 769; DW. Kiel: JurRdch. 1928 Nr. 2075; BayDVLG.: JW. 1927, 801⁶; RG.: DZJ. 1929, 859; DWG., ebenda, S. 716/17). Ein

solcher öffentlicher Verkehr liegt aber dann nicht vor, wenn die Benutzung der Kraftfahrzeuge auf einen subjektiv bestimmten Personenkreis begrenzt ist, der Verkehr der Kraftfahrzeuge, z. B. auf Bestellung eines einzelnen, erfolgt, mag auch der Anlaß der Bestellung regelmäßig wiederkehren (vgl. Begr. im Entw. einer KraftLinV.D. des RVerKM. v. 3. Aug. 1928, Reichsrats-Drucks. Nr. 96 der Tagung 1928 zu § 1 Ziff. 2; auch Müller a. a. O. S. 781 Anm. 11, S. 782 Anm. 12, auch S. 769). Demgemäß heißt es auch in § 1 Abs. 1 KraftLinV.D. v. 20. Okt. 1928 (RGBl. 380), daß Kraftlinien dem öffentlichen Verkehr dienende Unternehmen sind, die durch Kraftfahrzeuge Personen oder Sachen über die Grenzen eines Gemeindebezirks auf bestimmten Strecken mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit gegen Entgelt befördern, mit Ausnahme der Rundfahrten, sowie außerdem in § 1 Abs. 2 das, daß dem öffentlichen Verkehr ein Unternehmen dient, dessen Einrichtungen nach seiner Zweckbestimmung (im Einzelfalle) jedermann benutzen kann.

Den Begriff der „Fluglinie“ oder „planmäßigen Fluglinie“, was das gleiche bedeutet, wesentlich anders zu erfassen als den der Kraftlinie, besteht kein zureichender Grund. Ist auch die Fluglinie nicht selbst ein Unternehmen, so ist doch der Begriff unter Berücksichtigung der gleichen verkehrspolitischen Erwägungen, die zu seiner Einführung geführt haben, als untrennbar mit einem öffentlichen und regelmäßigen Verkehr verbunden zu erachten. So spricht denn auch § 11 Abs. 5 LuftV.G. (tautologisch) von Unternehmen mit planmäßigen öffentlichen Betrieben, der nur im Sinn eines Unternehmens zu verstehen ist, daß Fluglinien errichtet hat und betreibt, und verpflichtet solche Unternehmen, mit jeder flugplanmäßigen Luftfahrt Postsendungen gegen angemessene Vergütung zu befördern (vgl. RGBl. 1926, 144). Dem entspricht auch die eigene Auffassung des RVerKM., wie sie im Entwurf der auf § 17 LuftV.G. gestützten LuftV.D. v. 7. Mai 1929 (Reichsrats-Drucks. v. 1929 Nr. 57) zum Ausdruck gelangt. In Verfolg des bereits in der Einleitung der Begr. des Entw. hervorgehobenen Bestrebens, das Recht der Luftfahrt dem Rechte anderer Verkehrsgebiete, insbes. des Kraftfahrwesens sowie der Seefahrt, anzugleichen, schlägt nämlich der Entw., ähnlich, wie die KraftLinV.D. den Begriff der Kraftlinie festlegt, in § 53 unter der Überschrift „Fluglinien“ im Abs. 1 eine gesetzliche Normierung auch dieses Begriffs dahin vor: „Wer die Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Strecken gegen Entgelt öffentlich und mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit vornehmen will (Betrieb von Fluglinien des öffentlichen Verkehrs)“, ... und fordert für solche Betriebsbetätigung neben der Grundgenehmigung noch die Nachsuchung einer Sondergenehmigung. Zur Begründung dieses Vorschlags wird hervorgehoben: Die Erfahrung habe die Not-

gegeben sind, die zuständige Behörde die nachgesuchte Genehmigung erteilen muß. Dem entspricht die weitere Bestimmung, „daß die Genehmigung zurückzuziehen ist, wenn sich später solche Tatsachen ergeben“. Der gesetzliche Anspruch auf die Genehmigung ist auch durch die im § 18 des Ges. vorgesehene Verwaltungsklage geschützt. Durch die in § 53 LuftV.D. v. 30. Juli 1930 vorgesehene Zulässigkeit besonderer „Auflagen“, die gleichbedeutend sind mit den in der Strafvorschrift des § 32 Ziff. 2 genannten „Bedingungen“, kann dieser Anspruch nicht illusorisch gemacht werden. Zwar hängt der Inhalt der „Auflagen“, von dem Ermessen der Genehmigungsbehörde ab. Aber nach anerkannten Grundsätzen des Verwaltungsrechtes darf das Ermessen nicht willkürlich gehandhabt werden, muß in dem Rahmen verständiger, sachlicher Berechtigung bleiben. Die Gesichtspunkte, unter denen diese Auflagen zu betrachten sind, ergeben sich aus der ratio legis, die in der Begründung des Gesetzes zu § 11 dahin ausgedrückt ist, daß „solche Unternehmen nicht in planlosem Wettbewerb einen sachgemäßen Aufbau des Luftverkehrs verhindern, vielmehr in die Wege der Verkehrsinteressen der Allgemeinheit geleitet werden sollen“. Gegen mißbräuchliche Anwendung des Rechtes der Genehmigungsbehörde in der Verfügung von Auflagen ist Schutz in Verwaltungsstreitverfahren vorgesehen (§ 18 d. G.).

Mit dem Urte. des RG. ist davon auszugehen, daß nur die gleichzeitig mit der Genehmigung dem Unternehmer gemachten Auflagen zwingend sind und daß demgemäß nur sie den strafrechtlichen Schutz aus § 32 Ziff. 5 des Ges. genießen. Der Unternehmer muß wissen, bevor er in das zu genehmigende Unternehmen Kapitalien investiert, was von ihm verlangt wird und sicher sein, daß seine Kapitalanlage nicht weiter durch Auflagen und Verbote gefährdet wird (siehe hierzu über die „Rechtskraft von Verwaltungsentscheidungen“ Bühler, Die subjektiv-öffentlichen Rechte und ihr Schutz in der deutschen VerwaltungsRspr. S. 246 f.). Das ist auch in § 35 LuftV.D. zum Ausdruck gebracht, mit der Bestimmung, „daß bei der Genehmigung“, also nicht nachträglich, „besondere Auflagen gemacht werden können“. Wenn in dem dem Urte. zugrunde liegenden Falle in der Grundgenehmigung „planmäßige Fluglinien“ einer besonderen Genehmigung vorbehalten waren, so war damit nur die „Vornahme der Beförderung von Personen oder Sachen durch

Luftfahrzeuge auf bestimmten Strecken gegen Entgelt öffentlich und mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit (Betrieb des öffentlichen Verkehrs)“ getroffen. Dieser Begriff der „Fluglinien“ ist durch die inzwischen Gesetz gewordene, zur Zeit des Urte. noch erst im Entwurf vorl. V.D. v. 19. Juli 1930 (§ 54) festgelegt, entspricht also der Auffassung des RG. und war auch schon vorher Luftverkehrsrechtlich aus den zutreffenden Gründen des RG. so verstanden. Nach dieser V.D. ist übrigens zum Betriebe einer solchen Luftlinie immer, also auch ohne Vorbehalt bei der Grundgenehmigung eine „besondere Genehmigung“ erforderlich. Ein „Fluglinien“-Betrieb in diesem Sinne liegt aber, wie das RG. mit Recht ausführt, nicht schon in der regelmäßigen und häufigen Beförderung eines bestimmt begrenzten Personenkreises oder von Sachen in gleichem Sinne. — Zu Bedenken gibt m. E. die aus den vollständigen Urteilsgründen zu entnehmende Auffassung des RGUrte. Anlaß, daß der „Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs“ der Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens zulässig sei. Wäre das der Fall, so würde die RGEntsch. praktisch ohne grundsätzliche Bedeutung sein; denn dann würden durch das Mittel des jederzeitigen Widerrufs, dessen „ausdrückliche, zweifelsfreie Erklärung“ zur Durchsetzung der vom RG. mit Recht beanstandeten nachträglichen Auflagen das RG. im gegebenen Falle nur vermifft hat, der nachträglichen Belastung des Unternehmers mit Auflagen und Bedingungen Tür und Tor geöffnet sein. Mit dem erörterten Anspruch auf Genehmigung — wenn seine im Gesetz vorgesehene Voraussetzungen gegeben sind — ist der Vorbehalt „jederzeitigen Widerrufs“ nicht vereinbar. Dem entspricht auch die gesetzliche Begrenzung des Falles, in dem die Genehmigung zurückgezogen werden kann. Es ist für ein Luftfahrtunternehmen, dessen Betriebsrichtung große Kapitalien erfordert, untragbar, mit der Möglichkeit „jederzeitigen Widerrufs“ und damit dem Verlust der gemachten Investitionen rechnen zu müssen. — In dem dem Urte. zugrunde liegenden Falle war die Genehmigung unter dem Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs erteilt. Es wäre deshalb wohl die Erörterung der Streitfrage notwendig gewesen, ob die Teilunwirksamkeit des Genehmigungsaktes zur Ausweitung des Willens der handelnden Behörde durch Wegfall der unzulässigen Widerrufsklausel führen kann (dagegen Jellinek, Verwaltungsrecht, 1928, S. 258 ff.; vgl.

wendigkeit dargetan, den Betrieb von Fluglinien des öffentlichen Verkehrs nicht durch die Genehmigungsbefugnisse für das Luftfahrtunternehmen im Verwaltungswege zu regeln, sondern dafür eine besondere Genehmigung vorzusehen und deren Verfahren festzulegen. Der Begriff der Fluglinie sei eng an den der Kraftlinie angepaßt (§ 1 KraftfVVO. v. 26. Aug. 1925 verb. m. § 1 Bej. v. 20. Okt. 1928, S. 54 BegrEntw.). Daraus ergibt sich auch als jetzige Auffassung des RVerkM., daß für den Begriff der Fluglinie nicht ausschließlich als entscheidend erachtet werden kann, daß die Personen- und Frachtbeförderung täglich zu annähernd den gleichen Zeiten erfolgt, sondern daß zum „Linienbetrieb“ insbes. noch hinzukommen muß, daß die Beförderung auch im öffentlichen Verkehr erfolgt, d. h. einem solchen, der jedermann zur Benutzung offensteht und auf dessen Benutzung er sich auch verlassen kann.

Danach ließ sich aber im Rahmen des in der Grundgenehmigung enthaltenen Vorbehalts, inhaltlich dessen nur die Einrichtung und der Betrieb planmäßiger Fluglinien einer Sondergenehmigung des RVerkM. bedurfte, in das Verbot einer bestimmten Strecke zum Linienbetrieb nicht auch die weitere allgemein gehaltene Bedingung aufnehmen, daß unter dieses Verbot auch die tägliche Beförderung von Zeitungsfracht zu annähernd den gleichen Zeiten falle. Denn, wenn die Luftfahrzeuge der Gesellschaft des Angekl. auf dieser Strecke nicht beliebig vielen Geschäftsbetrieben, sondern ausschließlich der jeweiligen Beförderung der Zeitungsfracht ein und desselben Zeitungsunternehmens dienen, so konnte von einem öffentlichen Verkehr, d. h. einem jedermann und jeder Fracht zugänglichen Verkehr und demgemäß einem Linienbetrieb, keine Rede sein. Demgegenüber konnte auch die Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit (Planmäßigkeit) der Beförderung nicht ins Gewicht fallen. Denn diese hing mit der Natur des Frachtbeförderungsvertrags von selbst zusammen, da die Zeitungen nach Vertragsinhalt und -zweck sofort nach ihrem Eintreffen aus der Druckerei, das stets auf annähernd den gleichen Zeitpunkt ziel, zu befördern waren, um möglichst noch am gleichen Tage am Ankunftsorte zur Ausgabe zu gelangen.

Standen danach die Bedingungen der Sondergenehmigung mit den Befugnissen in Widerspruch, die der Gesellschaft des Angekl. bereits durch die Grundgenehmigung verliehen worden waren, so ergab sich schon hieraus, daß ihnen als Ausfüllnorm des § 32 Ziff. 5 LuftV.G. die rechtliche Anerkennung zu versagen war.

(RG., 4. StrSen., Ur. v. 30. Juni 1930, 4 S 46/30.)

Mitgeteilt von RGR. Dr. Boehm, Berlin.

Dresden.

3. Sonstiges Strafrecht.

14. § 18 Abs. 3 KraftfVVO. Die Bürgermeister sächsischer Landgemeinden sind in Sachsen nur dann befugt, Strafverfügungen in ihrem Bezirk auf Staatsstraßen begangener Verkehrsübertretungen zu erlassen, wenn ihnen von der Zentralbehörde insoweit die Polizeistrafgewalt übertragen worden ist. †)

Der erk. Sen. hat in seinem Ur. v. 3. April 1928 (2 Ost^a 21/28) die Ansicht vertreten, daß die Bürgermeister sächsischer Landgemeinden in Vertretung des Gemeinderats nach dem jetzigen Rechtszustande in Sachsen ohne weiteres zum Erlasse von Strafverfügungen auch wegen innerhalb ihres Gemeindebezirks auf Staatsstraßen begangener Verkehrsübertretungen zuständig

auch Entsch. des PrOVG. 61, 345), oder ob die unzulässige Nebenbestimmung fortfällt und der Genehmigungsakt ohne Nebenbestimmung gültig ist (Kormann, System der rechtsgeschäftlichen Staatsakte, 1910, S. 156 f.). Der Beliehene hätte jedenfalls m. E. die Möglichkeit gehabt, im Verwaltungsstreitverfahren aus § 11 und § 18 LuftV.G. die unwiderrückliche Genehmigung durchzusetzen.

R. Dr. Victor Niemeyer, Essen.

Zu 14. Der 2. StrSen. des OVG. zu Dresden hatte in einem Ur. v. 3. April 1928 ausgeführt, daß dem Gemeinderat der fragl. Landgemeinde nach § 97 GemD. die Ausübung der Verkehrspolizei innerhalb des Gemeindebezirks auch hinsichtlich der Staatsstraßen zustehe.

Der 1. StrSen. gelangte in seinem Ur. v. 5. Febr. 1930 auf Grund der sächs. WD. v. 26. Sept. 1879 (betr. die Kompetenz in Wege-, Brücken- und Polizeistraßsachen, GBl. 1879, 362) zu einer anderen Rechtsauffassung. Nach Ziff. 2 d. sächs. WD. sind, abgesehen von den Fällen des sog. Unterwerfungsverfahrens, verkehrspolizeiliche Übertretungen auf Staatsstraßen innerhalb einer Stadt mit revidierten StädteD. bei dem Stadtrate bzw. bei der mit der Handhabung der Verkehrspolizei betrauten Polizeibehörde, im übrigen bei den Amtshauptmannschaften zur Anzeige zu bringen.

Diese Zuständigkeitsvorschrift ist in der WD. v. 15. Juli 1927 (SächsGBl. 1927, 113, betr. den allgem. Verkehr auf öffentlichen Wegen ausdrücklich aufrechterhalten worden (§ 36 Abs. 2

feien. Die sächs. Ministerien der Finanzen und des Innern lehnen, wie u. a. auch aus ihrer WD. v. 6. Jan. 1926, durch die verschiedenen Stadt- und Gemeinderäten, darunter auch dem Gemeinderat zu F., ausnahmsweise die Befugnis zur Ausübung der Polizeistrafgewalt auf den innerhalb des geschlossenen Ortsteils ihrer Gemeinde gelegenen Staatsstraßen auf Widerruf erteilt worden ist (s. Sächs. StaatsZ. Nr. 6 v. 8. Jan. 1926 und Müllers Sammlung 1926, 157), hervorgeht, diese Ansicht ab. Sie vertreten den Standpunkt, daß zum Erlaß von Strafverfügungen wegen der innerhalb des Gemeindebezirks einer Landgemeinde auf Staatsstraßen begangenen Verkehrsübertretungen ausschließlich die Amtshauptmannschaften, und die Gemeinderäte nur dann zuständig seien, wenn ihnen insoweit die besondere Befugnis zur Ausübung der Polizeistrafgewalt erteilt worden sei. Zu dieser Rechtsfrage Stellung zu nehmen, hat inzwischen der 1. StrSen. des OVG. Dresden Gelegenheit gehabt. Auch er ist in seinem Ur. v. 5. Febr. 1930 (1 Ost^a 135/29) unter Ablehnung der Rechtsansicht des erk. Sen. auf Grund eingehender Erwägungen zu der Auffassung gelangt, daß die Handhabung der Polizeistrafgewalt wegen Verkehrsübertretungen auf Staatsstraßen in Sachsen nach der jetzigen Rechtslage, und zwar auch innerhalb des Gemeindebezirks der Landgemeinden mit Ausnahme des abgekürzten Unterwerfungsverfahrens an sich nicht in den Geschäftskreis des Gemeinderats oder des Bürgermeisters fällt, sondern ausschließlich zur sachlichen Zuständigkeit der Amtshauptmannschaften gehört.

Gegenüber der von seiner Ansicht abweichenden Rechtsauffassung des 1. StrSen. hat es der erk. Sen. für erforderlich gehalten, den vorliegenden Fall, obwohl er zu einer Stellungnahme in dieser Richtung nicht unmittelbar zwingt, zum Anlaß zu nehmen, diese Rechtsfrage erneut eingehend zu prüfen. Er ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, daß sich die in seinem Ur. v. 3. April 1928 (2 Ost^a 21/28) vertretene Rechtsansicht nicht weiter aufrechterhalten läßt. Er schließt sich deshalb nunmehr der vom 1. StrSen. in seinem Ur. v. 5. Febr. 1930 (1 Ost^a 135/29) vertretenen und daselbst eingehend und überzeugend begründeten Rechtsauffassung an und tritt insbes. auch der Begründung dieses Urteils, auf die Bezug genommen wird, allenthalben bei.

Der Gemeinderat zu F., vertreten durch den Bürgermeister d. selbst, war hiernach lediglich auf Grund der ihm durch die bereits erwähnte WD. der sächs. Ministerien der Finanzen und des Innern v. 6. Jan. 1926 besonders erteilten Befugnis, die bisher nicht widerrufen worden ist, zum Erlaß der dem vorl. Strafverfahren zugrunde liegenden Strafverfügung v. 22. Aug. 1929 befugt. Da an der Rechtsgültigkeit der Strafverfügung nach alledem kein Zweifel besteht, hatte das RevG. auf die vom Angekl. erhobene Sachbeschwerde hin das angefochtene Urteil sachlich nachzuprüfen. Die Rüge ist jedoch unbegründet.

(OVG. Dresden, Ur. v. 1. April 1930, 2 Ost^a 172/29.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

*

Hamburg.

15. § 29 Nr. 7 GaststättG. „Gast“ i. S. des GaststättG.

Der Angekl. hat in der Nacht v. 20./21. Aug. 1930 nach Eintritt der Polizeistunde (ein Uhr nachts) vier Gäste in seinen Schankräumen noch verweilen lassen. Bei Beginn der Polizeistunde hat er ihnen erklärt, er lade sie zum Skat ein. Diese „Eintladung“ war angenommen. Getränke sind nach Eintritt der Polizeistunde nicht verabreicht.

dies. WD.). Zuständig für die Handhabung der Verkehrspolizei auf den vorerwähnten Staatsstraßen innerhalb des Gemeindebezirks von Städten, die der revidierten StädteD. unterstanden, ist hiernach der Stadtrat, im übrigen die Amtshauptmannschaft. Nur für das sog. Unterwerfungsverfahren ist zugunsten der Ortspolizeibehörde eine Ausnahme gemacht (§ 35 der WD. v. 15. Juli 1927). Die Rechtsauffassung des 1. StrSen. ist sonach zutreffend.

In dem vorliegenden Urteil v. 1. April 1930 hat sich der 2. StrSen. der ebenerwähnten Rechtsauffassung des 1. StrSen. angeschlossen. Es ist hiernach kein Zweifel, daß in dem vorliegenden Falle nicht der Gemeinderat, vertreten durch den Bürgermeister d. selbst, sondern die Amtshauptmannschaft für die Erlassung der Strafverfügung zuständig ist.

Bemerkte sei noch, daß sich der sächs. Gemeindetag mit der Angelegenheit befaßt und an den Sächs. L. eine Eingabe gerichtet hat, wonach die Zuständigkeitsvorschriften in der WD. v. 26. Nov. 1879 bzw. v. 15. Juli 1927 aufgehoben werden sollen mit der Maßgabe, daß auch außerhalb des sog. Unterwerfungsverfahrens der Gemeinderat zur Ausübung der Verkehrspolizei auf Staatsstraßen innerhalb des Gemeindebezirks zuständig ist, gleichviel, ob es sich um Städte handelt, die der revidierten StädteD. unterstanden oder um andere Gemeinden. Zu dieser Eingabe haben der Sächs. L. und die sächs. Staatsregierung zur Zeit noch keine Entscheidung gefaßt (Mitt. des Sächs. Gemeindetags 1930 Sp. 149 bis 150).

Syndikus Dr. T a e s c h n e r, Leipzig.

Alle Instanzen haben auf Grund dieses Sachverhalts den Angekl. aus § 29 Nr. 7 GaststättenG. v. 28. April 1930 verurteilt.

Als Gast in einer Schankwirtschaft ist eine Person anzusehen, die der Betriebsinhaber in seine Schänkräume zu verkehrszwecklicher Benutzung der dortigen Einrichtungen und in der Erwartung angemessenen Verzehr aufgenommen hat. Daß ein solcher Gast während des ganzen Aufenthalts Speisen oder Getränke verzehrt, ist nicht erforderlich. Er kann sich mit Lesen, Kartenspiel usw. begnügen. Auch für solche Gäste gilt die Polizeistunde. Von ihnen zu scheiden sind die Privatgäste des Wirtz, die dieser aus besonderen privaten Gründen (verwandtschaftlichen, freundschaftlichen, gesellschaftlichen Beziehungen) in seinen Schänkräumen bewirtet. Das Verweilen solcher Personen über die Polizeistunde hinaus, mögen sie etwas verzehren oder nicht, wird nicht von den Einschränkungen der Polizeistunde betroffen (vgl. Rohmer, Komm. z. GaststättenG., § 29 S. 117).

Dabei müssen beide Fälle bei der Mannigfaltigkeit der tatsächlichen Lagerungen gewisse Einschränkungen erfahren. Das Verweilen eines Gastes der ersten Art über die Polizeistunde hinaus kann z. B. infolge auf der Straße eingetretener gefahrrohrender Unruhen, infolge plötzlichen Unwetters im Einzelfall entschuldbar sein; die Motive, welche den Wirt veranlassen, Privatgäste über die Polizeistunde bei sich zu behalten, können auch mit geschäftlichen Zwecken verbunden sein, dürfen nur von dieser nicht beherrscht werden. Auf einen eigenartigen gelegenen, in Gold-Arch. 69, 249 mitgeteilten Fall mag besonders verwiesen werden, in welchem ein Wirt die Mitglieder eines regelmäßig bei ihm verkehrenden Regelklubs, als diese um Mitternacht zum Geburtstage der Ehefrau des Wirtz Glückwünsche und Geschenke brachten, mit Rücksicht auf Anstand und Sitte noch über die bald darauf eingetretene Polizeistunde zu bewirten sich veranlaßt sah. Hier ist Freispruch erfolgt, obwohl nicht verkannt wurde, daß das Handeln des Wirtz diesem indirekt (durch Ansehensverlust der Mitglieder des Klubs) geschäftlichen Nutzen brachte oder doch bringen konnte. An dem dort wiederergegebenen Gedankengang des RG., mit dem die Auffassung des erk. StrSen. in der HanRz. 1924, 755 durchaus im Einklang steht, ist festzuhalten.

Für den vorliegenden Fall ergibt sich aus dieser Sachlage die Aufrechterhaltung der angefochtenen Entscheidung.

Die vier Personen, welche nach Eintritt der Polizeistunde vom Angekl. zum Skat „eingeladen“ wurden, waren bis dahin offenbar Schankgäste gewesen. Ob irgendwelche, in persönlichen Verhältnissen des Wirtz liegende besondere Umstände die Einladung veranlaßt und die geladenen vier Schankgäste zu Privatgästen gemacht haben können, ist nicht ersichtlich. Auch die Ausführungen der Revision enthalten darauf keinen Hinweis. Nach ihnen ist vielmehr anzunehmen, daß das Verhalten des Angekl. seinen Grund lediglich in dem allerdings irrigen Glauben gehabt hat, der Gast, der nach der Polizeistunde nichts mehr verzehre, könne als Privatgast ungestört in den Schänkräumen bleiben. Dieser strafrechtliche Irrtum ist nicht beachtlich.

(OLG. Hamburg, StrSen., Ur. v. 10. Nov. 1930, R III 115/30.)

Mitgeteilt von SenPräs. Dr. Grisebach, Hamburg.

*

Jena.

16. § 105i GewD. Die Abgabe von Flaschenbier durch einen Gastwirt gehört dann zur Ausübung des Schankgewerbes, wenn sie einer allgemeinen örtlichen Übung entspricht. †)

Zum Schankwirtschaftsgewerbe gehört — wie das Wort selbst sagt — in erster Linie der Ausschank von Getränken zum alsbaldigen Genuß. Eine ausdehnende Auslegung dieses Begriffs ist schon

Zu 16. Der Tatbestand der Schankwirtschaft hat zwei gewerbepolizeilich besonders wichtige Auswirkungen: In beschränkender Richtung die Konzessionspflicht (§ 33 GewD. und § 1 GaststättenG.) und in privilegierender Richtung die Befreiung von der Sonntagsruhe (§ 105i GewD. und § 35 GaststättenG.). In der vorl. Entsch. handelt es sich um diese letztere privilegierende Auswirkung; in diesem Zusammenhang ist es nicht logisch zu beanstanden, wenn die Entsch. sich auf OLG. Kofstock v. 10. Juni 1921 (Reger 42, 29; vgl. Landmann zu § 105i GewD., 7. Aufl., 1925, S. 274) bezieht: Das Gesetz betr. Abänderung der GewD. v. 1. Juni 1891 wollte in erster Linie auf die Bedürfnisse des Publikums Rücksicht nehmen und es sollte dem Schankwirt ermöglicht werden, seinen Betrieb in der bisherigen Art aufrechtzuerhalten. Daher wäre auch gegen die Entsch. nichts zu erinnern, wenn uns nur wenige Jahre von der Einführung des § 105i trennen würden. Nachdem aber vier Jahrzehnte verfloßen sind, und nachdem insbes. das GaststättenG. sowie tief in das Schankgewerbe eingegriffen hat, wäre es doch mit Rücksicht auf rechtspolitische Erwägungen vorzuziehen, die Prüfung des Tatbestandes auf die heutigen Verhältnisse zu beschränken und — wie am Schluß der Entsch. — zu prüfen, ob nicht etwa auch der Angekl. neben seiner Schankwirtschaft einen typischen Flaschenbierhandel betreibt und wie sich die Preise für offenes und Flaschen-

deshalb nicht zugänglich, weil das Schankwirtschaftsgewerbe bei der Regelung der Sonntagsruhe eine Sonderstellung einnimmt und weil Sondernormen nach allgemeiner Ansicht eng auszulegen sind. Der Verkauf von Getränken ganz allgemein — ohne Rücksicht auf ihre Beschaffenheit und den Verwendungszweck — kann deshalb nicht unter den Begriff der Schankwirtschaft gefaßt werden.

Zu Übereinstimmung mit dem Urteil des 2. StrSen. vom 25. Okt. 1929 (S 201/29) ist aber auch der erk. Sen. der Ansicht, daß der Verkauf von Getränken über die Strafe sehr wohl dann als Ausfluß des Schankgewerbes angesehen werden kann, wenn dieser Verkauf einer allgemeinen örtlichen Übung entspricht und wenn im einzelnen Fall nur eine geringfügige Menge abgegeben wird. Daß der Verkauf von Bier in offenen Gefäßen über die Straße in J. allgemein üblich ist und deshalb hier als zum Schankgewerbe gehörig angesehen wird, stellt die StrK. zweifelsfrei fest. Daraus allein kann aber noch nicht gefolgert werden, daß auch die Abgabe von Flaschenbier über die Strafe hier als allgemein anerkannter Ausfluß des Schankgewerbes angesehen wird. Denn die Abgabe von Flaschenbier, das seiner Natur nach nicht alsbald genossen zu werden braucht, sondern auch längere Zeit aufbewahrt werden kann, ohne dadurch Schaden zu erleiden, gehört in der Regel nicht zum Ausfluß des Schankgewerbes. Seine Abgabe ist kein Verschütten mehr. Die Erwägungen, womit die StrK. ihre gegenteilige Ansicht zu stützen versucht, können nicht gebilligt werden, sie stellen sich zudem auch teilweise — insbes. was die Frage des hygienischen Fortschritts anlangt — als bloße Zweckmäßigkeitserwägungen dar. Aus den dargelegten Gründen vermag der Senat auch dem vom Angekl. überreichten Urteil des OLG. Darmstadt nicht beizutreten.

Es wird im Einzelfalle deshalb immer zu prüfen sein, ob nicht nur die Abgabe von Bier über die Straße überhaupt, sondern gerade die Abgabe von Flaschenbier als allgemein üblich angesehen wird. Die Feststellungen, die die StrK. zu diesem Punkte getroffen hat, vermögen das Urteil aber nicht zu tragen. Das Urteil stellt fest, daß 1891 vier größere Gastwirtschaften in J. Flaschenbier über die Strafe verkauft haben und daß damit gerechnet werden muß, daß auch kleinere Wirtschaften gelegentlich Bier aus Flaschen gefüllt und auch über die Straße abgegeben haben. Dabei geht das Urteil mit Recht von den Verhältnissen i. J. 1891 aus, denn durch das Ges. v. 1. Juli 1891 sollte den Schankwirten eine Fortsetzung ihres Betriebs in der bisherigen Art ermöglicht werden, der Rahmen ihrer Betriebsführung sollte durch das Gesetz nicht beeinträchtigt, aber auch nicht erweitert werden (Landmann, GewD., § 105i S. 274).

Daraus aber, daß damals vier größere und vielleicht noch einige kleinere Wirtschaften Bier in Flaschen über die Straße abgegeben haben, kann allein noch nicht geschlossen werden, daß eine solche Abgabe in J. allgemein üblich war. Als allgemein üblich kann sie vielmehr nur dann bezeichnet werden, wenn sie von der überwiegenden Mehrzahl der J.er Wirte i. J. 1891 gehandhabt worden ist. Das hat die StrK. aber nicht festgestellt. Da das Urteil auf dieser Verkennung des Begriffs der Schankwirtschaft beruht, war es aufzuheben und die Sache zurückzuverweisen.

Bei der neuen Verhandlung wird die StrK. zu prüfen haben, wieviel Schankwirtschaften 1891 in J. bestanden haben und wieviel von ihnen ungefähr Flaschenbier über die Straße abgegeben haben. Außerdem wird die StrK. ihr Augenmerk aber auch darauf richten müssen, ob die einzelnen Wirte damals das Flaschenbier überhaupt im Rahmen ihres Schankbetriebs abgegeben haben oder ob sie nicht etwa nebenbei als besonderes Gewerbe noch ein Bierverlegergeschäft und im Zusammenhang damit den Flaschenbierhandel betrieben und in dessen Rahmen Bier in Flaschen über die Straße verkauft haben. Die Feststellung, zu welchem Preise die Wirtschaften offenes und Flaschenbier abgegeben haben und zu welchem Preise Flaschenbierhändler das Bier verkauft haben, wird Schlüsse für die Beantwortung dieser Frage zulassen. Zu prüfen wird auch sein, ob nicht etwa auch

bier zu einander verhalten. Letzten Endes kommt es doch auf die rein praktische Erwägung an, daß der Schankwirt dem der Sonntagsruhe unterworfenen Kleinhändler keine unlautere Konkurrenz machen soll dadurch, daß er Flaschenbier verkauft, das nicht an Ort und Stelle genossen wird. Wenn man zur Lösung dieses Problems nicht auf die heutigen tatsächlichen Verhältnisse zurückgreift, sondern historische Erwägungen anstellt, so wird man im Laufe der nächsten Jahrzehnte zu Ergebnissen kommen, die der Praxis nicht mehr gerecht werden können: Wie soll man z. B. i. J. 1950 oder gar im Jubiläumsjahre der GewD. (1969) Beweis über die Verhältnisse i. J. 1891 erheben?

Da die Entsch. es auf die besonderen Umstände abstellt, unter denen § 105i in die GewD. eingefügt wurde, kann der hier niedergelegte Begriff des „Schankgewerbes“ nicht auf die beschränkende Tatbestandswirkung der Konzessionspflicht ausgedehnt werden. Für den konzessionsfreien Flaschenbierhandel wird verlangt: Das Flaschenbier darf nicht an Ort und Stelle genossen werden, auch darf der Genuß nicht an einem anderen Orte stattfinden, der einen gewissen räumlichen Zusammenhang zwischen Verkaufsstelle und Verzehrungs-ort hat, wenn dies mit Wissen des Verkäufers geschieht, einerlei ob der Verkäufer ein Verfügungsrecht an der Verzehrungsstelle hat oder nicht (vgl. Landmann, Anm. 3g zu § 33 GewD., 8. Aufl., 1928,

der Angekl. neben seiner Schankwirtschaft einen Flaschenbierhandel betreibt, auch hierbei wird der Preis, zu dem er offenes und Flaschenbier verkauft, von Bedeutung sein. Würde jedenfalls festgestellt, daß er Flaschenbier zum selben gegenüber dem Schankbier niedrigeren Preise wie jeder andere Flaschenbierhändler verkauft, so würde das allein schon ausreichen, zu begründen, daß der Angekl. das Bier nicht in seinem Schankgewerbe abgegeben hat.

(OVG. Jena, 2. StrSen., Ur. v. 29. Aug. 1930, S 214/30.)

Mitgeteilt von OVPf. Dr. Jeunert, Weimar.

Doppel.

Landgerichte.

I. §§ 1259, 1271 BGB. Höchstbetrags-Schiffspfandrechte können wie Höchstbetrags-Hypotheken nur für solche Forderungen gegen mehrere Schuldner bestellt werden, bezüglich derer in jeder Beziehung Verpflichtungsgemeinschaft besteht. †)

(OVG. Duppeln, Beschl. v. 18. April 1929, 2a T 88/29.)

Abgedr. JW. 1930, 1992°.

B. Arbeitsgerichte. Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwält Abel, Essen, Rechtsanwält und Dozent Dr. Georg Baum, Berlin und Rechtsanwalt Dr. W. Doppermann, Dresden.

I. Reichstarif für das Baugewerbe. Gleisverlegungsarbeiten, die ein Eisenbahnunternehmer ausführen läßt, sind Tiefbauarbeiten i. S. des Bauarbeitertarifs,

§. 383). Mit umgekehrtem Vorzeichen ließen sich diese Tatbestandsmerkmale auch für das Problem des § 105 i verwenden; i. Verb. m. den praktisch durchaus brauchbaren Schlussanweisungen der Entsch. würden sie ein verwertbares Ergebnis zeitigen können.

RA. Dr. Albr. D. Dieckhoff, Hamburg.

Zu 1. Das OVG. Duppeln wäre wohl zu einer anderen Beurteilung der Rechtslage gekommen, wenn es auf die Entsch. des RG.: JW. 1930, 827 f. (vgl. auch Motz. 1930, 171 f.) Rücksicht genommen hätte. Ob diese Entsch. vom OVG. Duppeln bloß übersehen worden ist (die JW. hatte die RGEntsch. schon in ihrer Nummer v. 22. März 1930 mitgeteilt, die Motz. mit dem Abdruck der Entsch. war sogar schon Anfang März erschienen), muß dahingestellt bleiben. Tatsache ist jedenfalls, daß das RG. jetzt nicht mehr an dem vom OVG. Duppeln hervorgehobenen Grundsatz festhält, ein und dieselbe ungeteilte Hypothek könne nur dann für Forderungen gegen mehrere Schuldner bestellt werden, wenn diese Schuldner in einer Verpflichtungsgemeinschaft stünden. Gegen diesen neueren Standpunkt des RG. hat sich zwar Reinhard (Anm. zum oben erwähnten Abdruck der Entsch. JW. 1930, 827 f.) sehr entschieden ausgesprochen, und es mag ihm ohne weiteres zugegeben werden, daß durch die RGEntsch. die Möglichkeit großer Komplikationen, namentlich im Zwangsversteigerungsverfahren, geschaffen wird, aber doch auch nur die Möglichkeit, und diese in der Hauptsache doch wohl auch nur dann, wenn die Fassung der der Eintragung zugrunde liegenden Urkunde nicht scharf genug herausgearbeitet ist. Es wird Sache der OVA. sein, die vom RG. festgelegten Voraussetzungen der Zulässigkeit einer Eintragung einer Hypothek zur Sicherung mehrerer Forderungen gegen mehrere Schuldner: „Der Umfang der Grundstückshaftung müsse für alle in Betracht kommenden Fälle genau bestimmt oder doch bestimmbar sein, und die Fassung der Urkunde dürfe nicht dunkel oder mehrdeutig sein“, vor der Eintragung zu prüfen. Dies vorausgesetzt kann ich aber die Bedenken Reinhard's nicht für so schwerwiegend ansehen, daß man um ihrerwillen die freiere Anschauung der neuen RGEntsch. grundsätzlich mißbilligen müßte. Gerade der vorliegende Fall zeigt, daß die Praxis ein Bedürfnis nach einer solchen Erweiterung und Erleichterung hypothekarischer Haftung hat. Ich stimme dabei zunächst durchaus der Meinung Sebass, des Besprechers des Beschl. des OVG. Duppeln, zu, daß die Eintragung einer Hypothek für alle gegenwärtigen und künftigen Forderungen eines Gläubigers gegen den Besteller schon nach der bisherigen Rspr. allgemein anerkannt war. Es kam also nur noch darauf an, ob es zulässig war, wenn eine einheitliche Hypothek gegen mehrere Schuldner eingetragen wurde, wenn keine Verpflichtungsgemeinschaft dieser mehreren Schuldner bestand. Und diese Frage wäre eben nach der neueren RGEntsch. grundsätzlich zu bejahen gewesen. Denn die Fassung der in Frage kommenden Urkunde kann im vorliegenden Falle nicht als so „dunkel und mehrdeutig“ bezeichnet werden, daß „dadurch unentwirrbare Verwicklungen hervorgerufen werden müßten, die mit der Forderung

wenn sie über die üblichen Gleisverbesserungsarbeiten hinausgehen. †)

Das OVG. stellt auf Grund eigener Sachkunde fest, daß es sich bei den fraglichen „Gleisverlegungen“ nicht um die in jedem Eisenbahnbetriebe üblichen Gleisverbesserungsarbeiten, sondern um Arbeiten großen Umfangs auf zum Teil neuer Planung und um die Neuanlage von Gleisen handele. Wenn die Bekl. Arbeiten dieser Art in eigener Regie ausführe und zu ihrer Durchführung ein eigenes Baubüro unterhalte, so mache sie die einschlägigen Arbeiten zum Gegenstand ihrer betrieblichen Tätigkeit und zum Mittelpunkt der Tätigkeit ihres Baubüros, einer Abteilung ihres Betriebes. Sie werde daher insoweit zu einem Bauunternehmen und zwar im wesentlichen zu einem Tiefbauunternehmen, da nach § 5 Abs. 5 Fußnote 2 des Bauarbeitertarifs u. a. alle Eisenbahn-, Wege- und Gassebauten als Tiefbauarbeiten anzusehen seien. Eine Tarifkonkurrenz des Bauarbeitertarifs zum Kleinbahntarif bestehe nicht. Denn in letzterem Tarif sei nur von Streckenunterhaltungsarbeiten die Rede, während Arbeiten des hier erörterten Umfangs nicht zu den mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Betriebe der Bekl. vorkommenden Unterhaltungsarbeiten gehörten.

Die Reb. bekämpft diese Ausführungen als rechtsirrig, indem sie Verletzung des § 2 TarWB. sowie des Kleinbahntarifs rügt und dem OVG. Verkenntung des Begriffs „Gleisverlegung“ vorwirft. Sie wendet sich insbes. dagegen, daß das angefochtene Urk. Gleisverlegungen, wenn sie über die üblichen Gleisverbesserungsarbeiten hinausgingen und in eigener Regie mit eigenem Baubüro durchgeführt würden, als außerhalb des Eisenbahnbetriebs stehende Neubauten erachte und sie deshalb dem Bauarbeitertarif unterstelle.

Das NArbG. hat sich mit dem beruflichen Geltungsbereich des Bauarbeitertarifs schon wiederholt befaßt (vgl. NArbG. 2, 37, 145, 181 und 3, 109, auch 4, 41 und ArbRspr. 1929, 147). Es hat dabei unter Hinweis sowohl auf § 1 Nr. 4 dieses Tarifvertrages wie auf den Inhalt seiner Allgemeinverbindlichkeitserklärung einerseits zum Ausdruck gebracht, daß es für die Anwendbarkeit des Bauarbeitertarifs auf das Arbeitsverhältnis eines in einem nicht dem Baugewerbe zuzurechnenden Betriebe mit Bau- usw., namentlich auch

klarer Grundstücksverhältnisse überhaupt nicht mehr zu vereinbaren wären“ (wörtlich aus der RGEntsch. wiedergegeben). Dies um so mehr, als es sich nach dem Beschl. des OVG. Duppeln nur um zwei Schiffseigner handelte.

JR. Dr. Krug, Dresden.

Zu 1. Für die zum Baugewerbe gehörigen Betriebe ist es von größter wirtschaftlicher Bedeutung, daß sogenannte Regiebauten, also Bauten, welche von Nicht-Baugewerbetreibenden ausgeführt werden, unter denselben Lohnbedingungen ausgeführt werden, die für Baugewerbetreibende gelten. Denn der Bauarbeitertarif (BAT.) enthält höhere Lohnsätze, als die meisten anderen Tarifverträge. Soweit also bei einem Regiebau die mit Bauarbeiten beschäftigten Arbeiter mit niedrigeren Lohnsätzen als denjenigen des BAT. bezahlt werden können, bedeutet dies eine schwere Beeinträchtigung der an die höheren Sätze des BAT. gebundenen Fachunternehmen des Baugewerbes. Aber auch dem Arbeitnehmer ist billigerweise der gleiche Arbeitslohn für die gleiche Bauarbeit zu gewähren, mag er sie für einen Unternehmer des Baugewerbes oder in einem baugewerbestremenden Betriebe leisten (vgl. hierzu Friß Blume: Deutsche Tiefbauzeitung 1929, 253). Es ist ein Verdienst des NArbG., diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten in seinen Entsch. zur Auslegung des BAT. Rechnung getragen zu haben, indem es auch baugewerbestremende Betriebe dem BAT. unterwirft, wenn die Art der Beschäftigung des Arbeiters und die Art des Betriebes es rechtfertigen.

Die obige Entsch. betrifft ein Arbeitsverhältnis, das, wie der Tatbestand ergibt, in die Geltungszeit des früheren (am 31. März 1929 außer Kraft getretenen) BAT. fiel. Der BAT. war für allgemein verbindlich erklärt. Er bestimmt in § 1 Ziff. 4, daß er „hin-sichtlich der im § 2 der Lohn- und Arbeitstarife aufgeführten Arbeitergruppen für alle Bau-, Maurer-, Zimmerer-, Beton-, Eisenbeton- und Tiefbauarbeiten gilt“.

Die allgemeine Verbindlichkeitsklärung sieht ausdrücklich folgende Ausnahmen vor:

- a) durch die sogenannte Industrieklausel für Arbeiter, die in einem baugewerbestremenden Betriebe bauend mit Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten beschäftigt sind (z. B. Fabrikmaurer);
 - b) für Arbeitsverhältnisse, die einem anderen Reichstarifvertrage unterworfen sind;
 - c) für ständig in Betrieben der Staats- und Kommunalverwaltung beschäftigte Arbeiter;
 - d) für Arbeiter der Reichswasserstraßenverwaltung, soweit sie nicht an Neu- und größeren Erweiterungsbauten beschäftigt werden.
- Das NArbG. hat sich mit der Anwendbarkeit dieses Tarifvertrages auf Arbeitsverhältnisse in Betrieben, welche nicht zum Baugewerbe zu rechnen sind, vor der obigen Entsch. schon wiederholt befaßt, insbes. auch in dem in den Entscheidungsgründen zitierten Urteil NArbG. 2, 37. Dort ist bereits ausgeführt, daß der BAT. gilt für

Tiefbauarbeiten beschäftigten Arbeiter nicht lediglich darauf ankomme, ob der betreffende Arbeiter mit Arbeiten beschäftigt werde, die ihrer Art nach die gleichen seien wie die im Baugewerbe gewöhnlich geleisteten, vielmehr auch auf die Art des Betriebs, in dem die Arbeiten geleistet würden, und darauf, ob der Betrieb seiner Art nach unter den Bereich des Tarifvertrags falle. Das *NRbG.* hat aber andererseits in den oben erwähnten Entsch., insbes. in *NRbG.* 2, 37, 145 und 181 weiter grundsätzlich dahin Stellung genommen, daß unter den gewerblichen Arbeitern im Bau- usw. und Tiefbaugewerbe, für welche nach der Allgemeinverbindlichkeitserklärung der Bauarbeitertarif Geltung habe, nicht nur diejenigen Arbeiter zu verstehen seien, die in einem gewerblichen Unternehmen dieser Art beschäftigt würden, sondern auch Arbeiter aller Unternehmen, die Arbeiten des Bau- usw. und Tiefbaugewerbes zum Gegenstand ihrer betrieblichen Tätigkeit machten. Wann ein Unternehmen derartige Arbeiten zum Gegenstand seiner betrieblichen Tätigkeit mache, bedürfe einer eingehenden Prüfung und es hänge wesentlich von den tatsächlichen Verhältnissen des Einzelfalles ab, ob der in Frage kommende Arbeiter als im Bau- usw. und Tiefbaugewerbe beschäftigt angesehen werden könne.

Das angefochtene Ur. beachtet entgegen der Meinung der Rev. diese Grundsätze. Es hätte allerdings die tatsächlichen Verhältnisse etwas eingehender prüfen oder doch würdigen können. Immerhin aber ermöglicht die von ihm getroffene Feststellung in Verbindung mit den eigenen Angaben der Bekl. dem *NRbG.* eine erschöpfende rechtliche Nachprüfung. Dabei ist der Rev. zuzugeben, daß neben der Unterhaltung und Ausbesserung auch die Neuanlage von Gleisen selbst auf neuer Planung zu den Arbeiten einer Gleisverlegung zu rechnen ist, sofern sie im Rahmen des ordnungsmäßigen Eisenbahnbetriebs erfolgt und dessen Zwecken, insbes. der Erneuerung vorhandener Strecken dient. Darum handelt es sich aber hier nicht. Aus den tatsächlichen Feststellungen des *VG.* und den eigenen Angaben der Bekl. geht vielmehr hervor, daß es sich nicht um eine derartige Erneuerung einer bereits vorhandenen Strecke, sondern daß es sich um die Schaffung einer neuen Strecke, wenn auch nur einer Teilstrecke, und hierbei um Neubauarbeiten großen Umfangs handelt, bei denen nicht nur eine neue Planung und eine Neuanlage in Frage kommen, deren Wesen vielmehr auch dadurch gekennzeichnet ist, daß die Bekl. für diesen besonderen Zweck ein eigenes Baubüro geschaffen hat, das jedenfalls insoweit als selbständige Betriebsabteilung anzusprechen ist, als ihm die Leitung der Arbeiten und die Einstellung der erforderlichen Arbeiter zusteht. Erwägt man ferner, daß nach der unwidersprochen gebliebenen Behauptung des Kl. dieser auf der fraglichen Baustelle mit schweren Erdbewegungsarbeiten beschäftigt worden ist, so erscheint es keineswegs rechtsirrig, wenn das *VG.* diese Arbeiten als Tiefbauarbeiten wertet, die den Gegenstand der betrieblichen Tätigkeit

die mit Bauarbeiten beschäftigten Arbeiter aller Betriebe (nicht notwendig Gewerbebetriebe, sondern z. B. auch kommunale Betriebe: *RAG* 160/29), welche Arbeiten, mit denen sich das Baugewerbe befaßt, zum Gegenstand und Mittelpunkt ihrer betrieblichen Tätigkeit machen, soweit die Arbeiter mit Arbeiten beschäftigt werden, mit denen sich das Baugewerbe befaßt. In dem ebenfalls in den Entscheidungsgründen zitierten Urteil *NRbG.* 2, 145 ist gesagt, daß es im Einzelfalle eingehender Prüfung bedarf, ob diese Voraussetzung gegeben ist. Diesen Grundsätzen folgt auch die obige Entsch. Es war also zweierlei zu untersuchen, nämlich die Art der Arbeit, mit der der Kl. beschäftigt worden ist, und die Art des Betriebes der Bekl.

Da der Kl. auf einer Eisenbahnbaustelle (nach dem Tatbestand: Gleisverlegungen aus Anlaß der Errichtung eines neuen Reichsbahnhofgebäudes) mit schweren Erdbewegungsarbeiten beschäftigt worden ist, so ist die Anwendbarkeit des *BA.* auf Grund der Art der Arbeit nicht zu bezweifeln gewesen. Wäre der Kl. allerdings überhaupt bei der Bekl. mit einer baugewerbefremden Tätigkeit befaßt gewesen, so wäre schon aus diesem Grunde nach dem Grundsatz, daß ein Tarifvertrag das Arbeitsverhältnis im ganzen regeln soll, die Anwendbarkeit des *BA.* verneint worden (*NRbG.* 30, 61).

Hinsichtlich der Art des Betriebes der Bekl. bei dieser Arbeit bemerkt das *NRbG.*, daß *VG.* hätte „die tatsächlichen Verhältnisse etwas eingehender prüfen oder doch würdigen können“. Die Bekl. ist eine Kleinbahngesellschaft. Es kam also in Frage, ob eine der oben zu a) und b) angeführten Ausnahmen der Allgemeinverbindlichkeit vorliegen, oder ob die Bekl. Bauarbeiten zum Gegenstand und Mittelpunkt ihrer betrieblichen Tätigkeit bei den fraglichen Arbeiten gemacht hat. Das *NRbG.* meint, daß nicht nur die Unterhaltung und Ausbesserung von Gleisen, sondern daß auch die Neuanlage von Gleisen auf neuer Planung zum Eisenbahnbetrieb gehört, sofern es sich um vorhandene Strecken handelt. In diesem letzteren Falle würde also nicht der *BA.*, sondern der Kleinbahner-tarif anwendbar sein. Aus den tatsächlichen Feststellungen des *VG.* leitet aber das *NRbG.* her, daß es sich um die Schaffung einer neuen Strecke, wenn auch nur einer Teilstrecke, handelte, und um neue Arbeiten großen Umfangs, die z. B. ein eigenes Baubüro der Bekl. erforderten. Mit Rücksicht hierauf ist auch nach der Art des Betriebes der Bekl. der *BA.* vom *NRbG.* für anwendbar erklärt.

Dieser Entsch. ist sowohl im Ergebnis, wie in der Begründung

der Bekl. und den Mittelpunkt der Tätigkeit ihres Baubüros bildeten und deshalb nach dem Bauarbeitertarif zu entlohnen seien. Dies um so mehr, als die Bekl. geltend macht, daß sie „sonst“ umfangreichere Bauarbeiten, insbes. Neubauten an Bahnen, „stets durch Bauunternehmer ausführen“ lasse. Ist sie im vorliegenden Fall von dieser Gepflogenheit abgewichen, so muß sie auch die Folgen ihres Verhaltens auf sich nehmen und kann billigerweise nicht verlangen, daß auf diese Bauarbeiten der für ihren Betriebs- und Verkehrsdienst sowie für die Bahunterhaltung und die Werkstätten bestimmte, dem Kl. ungünstigere Kleinbahner-tarif zur Anwendung kommt. Auch sonst weist das angefochtene Ur. keinen Rechtsverstoß auf.

(*NRbG.*, Ur. v. 18. Sept. 1929, *RAG* 29/29. — Königsberg i. Pr.)
[B.]

C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Ziecke, Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

[** Wird in den *Amtl. Nachrichten für Reichsversicherung* (Neue Folge der *Amtl. Nachrichten des RVerfA.*) abgedruckt.]

○ Wird in den „*Entscheidungen und Mitteilungen*“, herausgegeben von Mitgliedern des *RVerfA.* (*EuM.*), abgedruckt.]

**○ I. § 18 *AngVerfG.* Für aus dem Amt ausgeschiedene Reichspostbeamte sind auch für die Dauer ihrer vorläufigen Diensthebung vom Amt Beiträge nachzuzahlen.

(*RVerfA.*, 1. *BeschlSen.* d. *Abt. f. Angestellten*, *Rnappschäfts- u. Arbeitslosenversicherung*, *Beschl.* v. 3. Dez. 1930, III AV 50/30 B.)
[R.]

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preussisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von *OVPr.* Geh. Reg. R. von Kries u. *RA.* Dr. Göres, Berlin.

I. *KraftfVnG.* v. 26. Aug. 1925.; § 10 II 17 *ABN.* Eine Kraftfahrlinie i. S. *KraftfVnG.* betreibt nicht, wer mit seinem Kraftwagen eine bestimmte Straße zwecks entgeltlicher Beförderung von Personen oder Sachen zwar öfter, aber nur auf Grund vorheriger Bestellung befährt. Befährt der Eigentümer eines Kraftwagens eine Straße unter Überschreitung des nach der *KraftfVnG.* vom 16. März 1928 (*RGBl.* I, 91) zulässigen Höchstgewichts, so kann die Polizei ihm nicht jede weitere Benutzung der Straße verbieten, sondern ihm nur eine entsprechende Verminderung der Ladung aufgeben. †)

Das vom Landrat gegenüber der Kl. ausgesprochene Verbot, die öffentlichen Wege im Kreise G. mit ihrem Kraftwagen zu benutzen, stützt sich in erster Reihe auf das Fehlen der Genehmigung zum Unternehmen einer Kraftfahrlinie. Die Kl. hat nicht bestritten, eine Genehmigung nicht erhalten zu haben. Wäre der Betrieb ein genehmigungspflichtiger gewesen, so wäre ihr Verhalten gemäß § 8 *KraftfVnG.* v. 26. Aug. 1925 mit Strafe bedroht und der beklagte

zuzustimmen. Das Ur. wird auch für die Zukunft Bedeutung behalten, da der neue seit 1. April 1929 in Geltung befindliche *BA.* die Rechtslage unverändert gelassen hat. Auch dieser Tarifvertrag ist durch Entsch. des *NRbM.* v. 14. Sept. 1929 mit Wirkung ab 1. Juli 1929 für allgemein verbindlich erklärt und hierbei der berufliche Geltungsbereich der allgemeinen Verbindlichkeit im wesentlichen (von hier nicht interessierenden Abweichungen abgesehen) begrenzt worden, wie bei dem früheren *BA.* (nähere Ausführungen hierzu in *Deutsche Tiefbauzeitung* 1929, 392). Entsprechend der *Rpr.* des *NRbG.* ist aber auch schon äußerlich die Bezeichnung des *BA.* geändert worden: er heißt nicht mehr „Reichstarifvertrag für das Baugewerbe“, sondern logisch richtiger „Reichstarifvertrag für Hoch-, Beton- und Tiefbauarbeiten“ (vgl. den Aufsatz von *Fritz Blume* a. a. D.).

Der *Rpr.* des *NRbG.* sind im allgemeinen die Instanzgerichte gefolgt, so das *OVPr.* Königsberg in einem Ur. v. 29. Jan. 1930, 10 V 566/29 (veröffentlicht im *Grundstein* 1930 Nr. 3); der Antrag, die Rev. für zulässig zu erklären, ist unter Hinweis auf das obige Ur. des *NRbG.* abgelehnt worden.

RA. Dr. Ernst Selten, Berlin.

Zu 1. Dem Urteil ist zuzustimmen.

Für den Begriff der Kraftfahrlinie ist es unerlässlich, daß die Benutzer nach einer bestimmten Regel (z. B. „ständig“, „nach An-

Landrat (in Prov. Hannover) in seiner Eigenschaft als Ortspolizeibehörde, der die Überwachung der gewerblichen Betriebe obliegt, befugt gewesen, die Ausübung des Unternehmens zu verhindern. Denn es ist die Pflicht der Ortspolizei, strafbaren Handlungen vorzubeugen. Der Bekl. sieht die Voraussetzungen der Kraftfahrlinie gemäß § 1 a. a. O. erfüllt, weil das wöchentlich zwei- bis dreimalige Befahren der Strecke H.—K. mit Lasten eine regelmäßige Güterbeförderung auf einer bestimmten Strecke darstelle. Diese Auffassung ist nicht zutreffend. Eine Kraftfahrlinie i. S. des Gesetzes ist nur dann vorhanden, wenn zwischen zwei Orten ein ohne vorherige Bestellung oder Auftrag zu bestimmten Zeiten stattfindender Kraftwagenverkehr eingerichtet ist, bei dem der Unternehmer die Benutzung dieser regelmäßig zwischen beiden Orten fahrenden Kraftwagen dem interessierten Publikum gegen Bezahlung einräumt (vgl. DVB. 83, 227). Fahren die Kraftwagen zwischen den beiden Orten nicht regelmäßig ohne Rücksicht auf vorherige Bestellungen oder Aufträge, sondern unternimmt der Kraftwagenbesitzer lediglich dann Fahrten zur Beförderung von Personen oder Gütern, wenn er vorher Beförderungsaufträge nach einem bestimmten Orte erhalten hat, so liegt eine Kraftfahrlinie i. S. des Gesetzes nicht vor, und zwar auch dann nicht, wenn diese Auftragsfahrten innerhalb eines kürzeren Zeitraums wiederholt vom gleichen Ausgangspunkte zum gleichen Ziele über die gleichen Straßen führen.

Die Kl. hat nun erklärt, daß ihr Kraftwagen nicht regelmäßig zwischen H. und K. ohne Rücksicht auf vorherige Bestellungen oder Aufträge zu bestimmten Zeiten hin und her fahre; sie übernehme als Frachtführer vielmehr Warentransporte nach jedem beliebigen Orte und lasse ihren Kraftwagen immer nur dann und dahin fahren, wenn und wohin sie Frachtaufträge erhalten habe. Daß sie sehr häufig Frachtaufträge längs der Strecke H.—K. erhalten und ausgeführt und dabei natürlich auch sehr häufig die Verkehrsstraßen im Kreise G. benutzt habe, sei richtig, mache aber ihre auf Erledigung konkreter Frachtaufträge im Einzelfalle beschränkten Fahrten nicht zu einer Kraftfahrlinie i. S. des Gesetzes. Der Bekl. hat keine Beweise dafür zu erbringen vermocht, daß diese Darstellung der Kl. unrichtig ist. Aus den Aussagen des Oberlandjägers und des Kraftwagenführers H. geht lediglich hervor, daß der Kraftwagen der Kl. die Chausseestrecke im Kreise G. häufig benutzt hat, nichts dagegen darüber, daß eine Kraftfahrlinie im oben dargelegten Sinne des Gesetzes betrieben worden ist. Soweit sich die angefochtene Verfügung des Bekl. auf das Vorliegen einer ohne Genehmigung unzulässigen Kraftfahrlinie stützt, ist sie daher zu Unrecht ergangen.

Der Bekl. stützt seine Verfügung weiter darauf, daß das Gewicht des Kraftwagens und des Anhängers in beladenem Zustande die gesetzliche zulässigen Grenzen überschritten habe. Nach § 2 Abs. 4 der VO. v. 16. März 1928 darf das Gewicht eines beladenen Triebwagens 9 Tonnen, nach § 32 Abs. 1 Ziff. 1 daselbst das Gewicht eines Anhängers 7,5 Tonnen nicht übersteigen. Das Leergewicht des klägerischen Triebwagens betrug 5,96 Tonnen, des Anhängers 3,66 Tonnen. Wie hoch die Ladung beider Wagen tatsächlich war, ist zweifelsfrei nicht festgestellt worden. . . .

Aber auch wenn tatsächlich das Gewicht der beiden Wagen an dem betreffenden Tage die gesetzliche zulässige Höchstgrenze überschritten hat, ist die angefochtene Verfügung nicht als rechtmäßig anzuerkennen. Das Befahren öffentlicher Wege mit Kraftwagen in den vorgeschriebenen Gewichtsgrenzen ist gesetzlich erlaubt und bildet dementsprechend als solches keine polizeiliche Gefahr. Eine polizeiliche Gefahr liegt nur vor beim Überschreiten der vorgeschriebenen Gewichtsgrenze. Nur zur Abwehr polizeilicher Gefahren darf die Polizei aber Gebote oder Verbote erlassen. Wenn der Bekl. im vorliegenden Falle der Kl. überhaupt jeden Verkehr mit ihren Lastkraftwagen auf den Straßen des Kreises G. verboten hat, ganz gleich, ob sie mit ihrer Ladung die gesetzliche Gewichtsgrenze innehielten oder nicht, so hat er der Kl. damit auch verboten, mit vorchriftsmäßig beladenen Wagen die Straßen des Kreises G. zu benutzen, ein Tun, das vom Gesetz unbeschränkt zugelassen ist und als solches keine polizeiliche Gefahr in sich schließt. Der Bekl. hätte sein Verbot ausschließlich gegen die polizeiliche Gefahr richten dürfen; er durfte also in seiner Verfügung nur das Befahren mit überladenen Kraftwagen verbieten.

Der Bezirksausschuß hat die angefochtene Verfügung demzufolge zu Recht aufgehoben.

(PrDVB., 3. Sen., Ur. v. 8. Mai 1930, III B 10/30.) [G.]

*

kunft der Jüge“) mit Fahrgelegenheit rechnen können, vgl. BayDVB. v. 8. Jan. 1926, JurAbsh. 1926 Nr. 900. Wo dies nicht der Fall ist, handelt es sich um Einzelfahrten, an deren Regelung das Gesetz kein Interesse hat, da sie für den Wettbewerb im öffentlichen Verkehr nicht ernstlich in Betracht kommen, vgl. Stenglein, Strafr. Nebengef. 5 A S. 331.

Die Gesellschaft ist ferner nur auf Bestellung tätig geworden. Sie hat nicht von sich aus regelmäßige Fahrten von K. nach H. und zurück veranstaltet, vgl. BayDVB. v. 8. April 1927, BayVerwBl. 1927, 285.

MA. Dr. S. Wille, München.

2. GaststättG. v. 28. April 1930. Die in der preuß. DurchfVO. z. GaststättG. vorgeordnete Bestimmung, daß der BezAusSch. über Klagen auf Zurücknahme der Schankerlaubnis endgültig entscheide, trifft nur auf die vom BezAusSch. in zweiter Instanz getroffenen Entscheidungen zu. Der sachlichen Beurteilung einer Klage auf Zurücknahme der Schankerlaubnis sind die rechtlichen Bestimmungen zugrunde zu legen, die z. B. der Fällung des Urteils bestehen, auch wenn sie sich zwischen dem Urteil erster und zweiter Instanz geändert haben. †)

Der Gerichtshof hatte mit Rücksicht auf das am 1. Juli 1930, also zwischen dem Ur. des BezAusSch. v. 16. Jan. 1930 und seiner, des BG., Entsch. in Kraft getretene GaststättG. v. 28. April 1930 (RWB. I, 146) zunächst seine Zuständigkeit zu prüfen. Nach § 18 dieses Ges. bestimmt die oberste Landesbehörde die für die Zurücknahme der Erlaubnis (§ 12 a. a. O.) zuständigen Behörden und regelt das Verfahren. Das ist für Preußen geschehen durch VO. der zuständ. Minister v. 18. Juni 1930 (GS. 117). Danach (II, 6) entscheidet der BezAusSch. über die Zurücknahme endgültig. Diese Bestimmung kommt aber für den vorliegenden Fall nicht in Betracht. Denn das GaststättG. schreibt in § 18 Abs. 2 fest vor, daß das Verfahren bei der Erteilung wie bei der Zurücknahme der Erlaubnis den Vorschriften der §§ 20, 21, 21a GewD. genügen müsse. Diese Vorschriften setzen u. a. für das Verfahren mindestens zwei Instanzen, darunter jedenfalls eine kollegiale, fest. Diesem reichsrechtlich festgelegten und durch das GaststättG. aufrechterhaltenen Erfordernisse würde es daher widersprechen, wenn im vorliegenden Falle, wo der BezAusSch. in erster Instanz gesprochen hat, seine Entsch., dem Wortlaute der erwähnten preuß. VO. gemäß, endgültig sein sollte. Es ergibt sich denn auch bei der Betrachtung der VO., daß sie selbst mit der Bestimmung in II, 6 den vorliegenden Fall nicht treffen will. Denn sie geht davon aus, daß die Entsch. des BezAusSch. stets in zweiter Instanz erfolgt ist und bestimmt für diesen Fall, daß sie endgültig sein solle. Das ergibt sich insbes. aus II, 6 a. a. O., wo es ausdrücklich heißt, daß der BezAusSch. endgültig entscheide, wenn nicht „die Entsch. der ersten Instanz endgültig ist“. Das vorliegende Ur. des BezAusSch. ist demnach nicht endgültig, es kann mit dem Rekurse des § 20 GewD. ange-

Zu 2. A. Das Urteil des PrDVB. v. 18. Sept. 1930, wohl eines der ersten, das unter der Herrschaft des GaststättG. v. 28. April 1930 ergangen ist, verdient besondere Beachtung, weil es auf eine sehr weitgehende Auswirkung der Bestimmung in II, 6 PrDurchfVO. des GaststättG. v. 18. Juni 1930 (GS. 117) hinweist. Nach dieser Bestimmung soll in Angelegenheiten des GaststättG. die Entsch. des BezAusSch. schlechthin eine endgültige sein, sofern nicht auf Grund des GaststättG. schon die Entsch. der ersten Instanz endgültig ist. Das DVB. konnte in dem vorliegenden Fall, der zu seiner Entsch. erst nach Inkrafttreten des GaststättG. kam, seine Zuständigkeit trotzdem befahren, weil es sich um eine Berufungssache handelte, das angegriffene Urteil des BezAusSch. also eine erstinstanzliche Entsch. war. Mit Recht hat das DVB. aus den Vorschriften der §§ 20, 21 u. 21a GewD. in denen reichsrechtlich für das Verfahren mindestens zwei Instanzen vorgeschrieben werden, seine Zuständigkeit abgeleitet. Diesen zwingenden reichsrechtlichen Vorschriften gegenüber mußte im vorliegenden Fall die Bestimmung in II, 6 PrDurchfVO., nach der die Entsch. des BezAusSch. in allen Fällen eine endgültige sein soll, zurücktreten. Im übrigen geht das DVB. zutreffend offenbar davon aus, daß die auf Grund der reichsrechtlichen Vorschrift des § 18 GaststättG. ergangene Bestimmung in II, 6 PrDurchfVO. den abweichenden Vorschriften des PrDVB. v. 30. Juli 1883 vorgeht. Darin liegt aber gleichzeitig auch die weitere Feststellung, daß das bisher nach § 93 VBG. zulässige Rechtsmittel der Revision gegen die zweitinstanzliche Entsch. der BezAusSch. nach der Bestimmung in II, 6 PrDurchfVO. wegfällt. Da nach § 12 GaststättG. für die Zurücknahme der Erlaubnis in erster Instanz stets die Erlaubnisbehörde zuständig ist, der BezAusSch. demnach künftig erst als zweite Instanz zur Entsch. über die Zurücknahme einer Erlaubnis zuständig wird (vgl. I, 1b PrDurchfVO.), ist den reichsrechtlichen Vorschriften, die als Minimum zwei Instanzen vorschreiben, an sich Genüge getan. Nach der Bestimmung in II, 6 PrDurchfVO. bleibt demnach für das DVB. weder als Berufungsnach als Revisionsinstanz in Angelegenheiten der Zurücknahme einer Erlaubnis Raum. Diese Regelung muß als in hohem Maße bedauerlich und bedenklich angesprochen werden. Das Fehlen des ebenso bedeutenden wie günstigen Einflusses, den das PrDVB. als Berufungsnach und Revisionsinstanz in Angelegenheiten der Zurücknahme einer Erlaubnis i. S. des § 33 GewD. in langjähriger Praxis ausüben konnte, wird sich nicht nur in der preuß. Verwaltungspraxis bei Anwendung des GaststättG. sehr empfindlich bemerkbar machen.

RegR. Dr. Elmar Michel, Berlin.

B. Die Entsch. ist richtig für das geltende Recht und wichtig für das werdende. Vgl. Entw. eines Ges. über das VerwG., der zur Zeit (17. Febr. 1931) dem Reichsrat vorliegt. Hier ist zwar in § 22 a

sichten werden, der sich nach dem dafür in Preußen maßgebenden Landesgesetze, § 83 VerwG. als Berufung darstellt, über die das OVG. zu befinden hat. Dieser Entsch. waren in sachlicher Hinsicht die Vorschriften des jetzt geltenden Rechtes, also des GaststättG., zugrunde zu legen.

(PrOVG., 3. Sen., Urz. v. 18. Sept. 1930, III B 27/30.)

Baden.

Badischer Verwaltungsgerichtshof.

Berichtet von Oberregierungsrat Dr. Klotz, Karlsruhe.

3. §§ 4, 22 KraftfG.; §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 u. 2 Kraftf-VerwG. Pflichten des Kraftfahrzeugführers. Ermessen der Polizeibehörde bei der Entziehung des Führerscheines.

Nach § 4 KraftfG. kann die Fahrerlaubnis durch die zuständige VerwBeh. dauernd oder für bestimmte Zeit entzogen werden, wenn Tatsachen festgestellt sind, welche die Annahme rechtfertigen, daß eine Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Diese Voraussetzung trifft bei der Kl. zu. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Kl. die für die betreffende Straßenstrecke unter normalen Verhältnissen zugelassene Geschwindigkeit eingehalten hat oder ob sie vollständig innerhalb der rechten Straßenhälfte geblieben ist, und endlich auch nicht darauf, ob ihr Weiterfahren nach dem Unfall gerade in der Absicht erfolgte, sich der Feststellung des Fahrzeuges und ihrer Person durch die Flucht zu entziehen. Entscheidend war vielmehr folgende Erwägung. Es handelte sich um eine 5,40 m breite, vollständig gerade, ebene und übersichtliche Straße, auf der die Kl. schon auf etwa 150 m vor sich den später von ihrem Kraftwagen gestreiften und verletzten 7-jährigen Knaben mit seinem Handwägelchen auf der Straße hin und her pendeln sah, bald in der Mitte, bald auf der Seite der Straße; sie sah ferner, wie aus einer Seitenstraße ein mit hochgestellten Brettern versehenes Fuhrwerk in die Sch.straße einbog und ihr entgegenkam, und daß hinter diesem Fuhrwerk der Junge mit seinem Wägelchen verschwand, und wußte, daß derselbe sich hinter dem Fuhrwerk befand. Daraus durfte sie nicht die Folgerung ziehen, daß sie vollständig freie Fahrbahn habe; sie mußte vielmehr, da sie vorher schon beobachtet und sich sogar darüber geärgert hatte, daß der Knabe so gleichgültig auf der Straße hin und her pendelte, mit der Möglichkeit einer Wiederholung dieser Unbesonnenheit seitens des 7-jährigen Kindes rechnen und hatte deshalb nach §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 u. 2 Kraftf-VerwG. die Verpflichtung, mit größter Vorsicht zu fahren. Diese Vorsicht, die sich nach der besonderen Lage des Falles nicht etwa in der Abgabe von Warnungssignalen erschöpfen durfte, hat sie außer acht gelassen. Ist schon hiernach die Eignung der Kl. zum Führen von Kraftfahrzeugen in Zweifel zu ziehen, so wird dieser Eindruck noch erheblich verstärkt durch ihr Verhalten nach dem Unfall. Der Zustand des am Boden liegenden Knaben machte, wenn er auch tatsächlich keine erheblichen Verletzungen erlitten hatte, keineswegs einen harmlosen Eindruck, da das Kind mehrere Minuten liegen blieb, aus den Lippen blutete und weinte. Die Kl. mußte ferner mit einer schweren Verletzung des Knaben rechnen, da ihr durch Winken und Zurufen Zeichen zum Halten gegeben wurden. Auch der Lenker des Fuhrwerks hat der Kl. nachgerufen, ob sie sich nicht schäme, weiterzufahren, wenn ein Kind am Boden liege. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Kl. diese Zurufe gehört hat. Denn es hat dieser Aufforderungen gar nicht bedurft, um die Kl. zum Halten zu veranlassen. Nachdem der 7-jährige Knabe in der geschilderten Weise zu Fall gekommen war, war es für die Führerin des Kraftwagens ein Gebot reiner Menschspflicht, sich des Kindes anzunehmen und mindestens sich genau davon zu überzeugen, ob es eine Verletzung davongetragen habe. Daß sie dies unterließ, läßt einen erheblichen Mangel an dem Maß

der Verwaltungsrechtsweg in den Fällen gegeben, in denen BeschwF. geltend macht, daß die gegenüber einzelnen ergangene Anordnung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde des Reichs oder der Reichsbahngesellschaft, durch die ... eine rechtlich vorgesehene Erlaubnis erteilt, versagt oder zurückgenommen wird, gegen eine Rechtsvorschrift des Reichsrechts oder des das Reichsrecht ausführenden Landesrechts verstoße und ihn dadurch in seinen Rechten verlege. In diesen Fällen findet nach § 28 die Klage bei den VerwG. statt. Bei Zurücknahme von Schanckonzessionen tritt aber das Reich (die Reichsbahngesellschaft) nicht veräußernd in Tätigkeit, sondern die Landesbehörde. Geht das PrOVG., wie geplant, im VerwG. auf, so tritt nach § 21, 29 das letztere als Rechtsbeschwerdeinstanz an die Stelle des OVG., auch im Verfahren betr. Konzessionsentziehung, nicht dagegen bei Konzessionsversagung (§ 32 Entw.), ein Widerspruch, welcher beseitigt werden sollte.

RA. Dr. Görres, Berlin.

von Verantwortungsbewußtsein erkennen, das von einem Kraftfahrzeugführer unbedingt verlangt werden muß.

Da hiernach die Voraussetzung des § 4 KraftfG. vorlag, war das Bezirksamt zur Erlassung der angefochtenen Entschliebung berechtigt. Ob und in welchem Umfang es von seiner Befugnis zur Entziehung der Fahrerlaubnis Gebrauch machen wollte, lag in seinem Ermessen; eine Nachprüfung in dieser Richtung, insbes. unter Würdigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Kl. oder ihres Vaters (geschäftliche Schädigung der Firma ihres Vaters durch die Entziehung des Führerscheines), stand dem Gerichtshof nicht zu.

(BadOVG., Entsch. v. 20. Nov. 1928, Nr. 3165 [BadVerwZ. 1929, 76].)

Braunschweig.

Verwaltungsgerichtshof Braunschweig.

4. § 6 Abs. 5 Kraftf-VerwG. Die Sicherungsübertragung eines schon im Verkehr befindlichen Kraftwagens beeinflusst die dem früheren Eigentümer erteilte Zulassung nicht.

Nach § 1 KraftfG. müssen Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen in Betrieb gesetzt werden wollen, zum Verkehr zugelassen sein. Die Kraftf-VerwG. bestimmt im § 5, daß die Zulassung eines Kraftfahrzeuges vom Eigentümer zu beantragen ist. Dieses habe bezüglich der in Rede stehenden Wagen F. seinerzeit getan. Er war daher Eigentümer der Wagen. Weiter schreibt § 6 Abs. 6 a. a. D. vor, daß beim Übergang eines zugelassenen Kraftfahrzeuges auf einen anderen Eigentümer, der das Fahrzeug weiterbenutzen will, der Eigentumsübergang anzuzeigen und vom neuen Eigentümer eine neue Zulassungsbescheinigung zu beantragen ist. Es kann dahingestellt bleiben, ob unter Eigentumsübergang i. S. der angezogenen Vorschrift auch die Sicherungsübertragung zu verstehen ist (so Müller, AutomobilG., 5. Aufl., S. 506 Anm. 11a). Im vorliegenden Falle steht fest, daß die Personen, denen von F. die Wagen sicherungsüberreignet waren, die Fahrzeuge nicht weiterbenutzen wollten. Wille der Sicherungseigentümer war vielmehr, daß F. diese Wagen in seinem Betriebe weiterbenutzen und mit dem dadurch erzielten Verdienste nach und nach seine Schulden bei den Sicherungseigentümern abtragen sollte. Es fehlte also ebenfalls an der im § 6 Abs. 6 a. a. D. verlangten Voraussetzung der Weiterbenutzung der Fahrzeuge durch den neuen Eigentümer. Es war daher im vorliegenden Falle weder Anzeige des Eigentumsüberganges noch Erwirkung einer neuen Zulassungsbescheinigung nötig.

(OVG. Braunschweig, Entsch. v. 22. Jan. 1930, PR 197/29.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Hartwig, Braunschweig.

D. Ausländische Gerichte.

Österreich.

Oberster Gerichtshof Wien.

1. Die Anbringung einer Tafel im Wagen mit dem Inhalte: „Die Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr und unter Verzicht auf alle wie immer gearteten Schadenersatzansprüche“ befreit den Lenker und Eigentümer auch dann nicht von der Haftung, wenn der Verletzte unentgeltlich befördert wurde. †)

Nach § 13 KraftfG. ist eine Vereinbarung, durch welche die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Beschädigten ausgeschlossen oder eingeschränkt werden, nichtig und diese Gesetzesstelle, da sie zwingendes Recht enthält, auch dann anzuwenden, wenn der Ersatzanspruch für einen Unfall mit Rücksicht auf die Unentgeltlichkeit der Beförderung gem. § 4 Abs. 1 sich nicht nach den §§ 1 und 2 KraftfG., sondern nach dem ABWB. regelt.

(OVG. Wien v. 18. März 1930, 2 Ob 245/30.)

Zu 1. Diese Entscheidung ist ein offenes Fehlurteil. Wie in JW. 1930, 2886², Anm. Dr. Köfler ausgeführt, befreit nach österreichischem Recht nicht die Beförderung, wohl aber die unentgeltliche Beförderung von der Haftpflicht auf Grund des KraftfG. RGB 162/1908. Der unentgeltlich Beförderte kann daher seinen Anspruch nur auf die Verschuldenshaftung des ABWB. stützen. § 13 KraftfG. erklärt Vereinbarungen für nichtig, wodurch „die Vorschriften dieses Gesetzes des Beschädigten im Vorhinein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden sollten“. Hierunter können also Vereinbarungen, welche die Haftpflicht nach dem allgemeinen Rechte ausschließen, nach klarem Wortlaut des Gesetzes nicht verstanden werden. Es ist daher zu hoffen, daß der OVG. Wien sich der zutreffenden Mspr. des RG. in dieser Frage (vgl. Arndt: JW. 1929, 898; 1930, 2825) anschließen.

RA. Dr. Emil von Hofmannsthal, Wien.

Übersicht der Rechtspredung.

Die mit ■ bezeichneten Entscheidungen können als besonders wichtig gelten. D. S.

A.

Zivilrecht.

1. Materielles Recht.

Bürgerliches Gesetzbuch.

Auch ein mittelbarer Zusammenhang genügt als adäquate Schadensursache. — Die Ausgleichungspflicht wird durch die Vorschriften des KZürG. nicht ausgeschlossen, die Schadenserzählpflicht kann durch die Fürsorgepflicht hier ersetzt werden. RG. 871¹⁶

§ 254 BGB.; §§ 7, 9 KraftfG. Wenn ein Radfahrer mitten auf der Straße fährt und ungeachtet der von einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug gegebenen Hupenzeichen auf der Mitte bleibt und dann, wenn auch vielleicht in Bestürzung, noch nach links hinüberfährt, dann ist es nicht rechtsirrig, ein derartiges Verschulden des Radfahrers anzunehmen, daß eine Haftung des Halters des Kraftwagens entfällt. Eine solche Annahme ist auch nicht durch die Feststellung bedingt, daß die Bestürzung für den Radfahrer voraussehbar gewesen sei. Bei einer Begegnung unter solchen Umständen besteht für den Kraftfahrer kein Anlaß, noch langsamer als 20 km zu fahren. RG. 853¹

§ 254 BGB. mit § 9 KraftfG. setzt nicht voraus, daß das Verschulden des Beschädigten gerade bei dem schädigenden Ereignis hervorgetreten ist, sofern es nur bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. RG. 856²

■ § 254 BGB. Der Grundsatz, daß ein Schadensanspruch des Verletzten ganz oder teilweise als ausgeschlossen erachtet werden kann, wenn dieser sich, ohne durch eine gesetzliche, berufliche oder sittliche Pflicht hierzu verpflichtet zu sein, bemühungsweise einer vermeidbaren Gefahr ausgesetzt hat, gilt für die Fälle der Gefährdungshaftung nicht nur für Vertragsverhältnisse, sondern auch für außervertragliche Verhältnisse. Andererseits kommt gegenüber einer Haftung aus § 823 BGB. nur eine Abwägung nach § 254 BGB. in Frage. RG. 875²⁰

§ 254 BGB. Ein langjähriger Automobilfahrer muß selbst prüfen, ob der von ihm zu verlassende, von der Polizei für Zusage freigegebene Platz sicher ist oder nicht. RG. 875²⁰

■ § 276 BGB. 1. Schuldhaft handelt der Führer eines Kraftwagens, der mit einer Geschwindigkeit von 80 km einen mit 20 km Geschwindigkeit fahrenden Kraftfahrer überholt; das gilt auch, wenn der letztere sich nach dem Kraftwagen umgesehen hat. 2. Auch einmündende Feldwege sind als Möglichkeiten des Einbiegens eines vorfahrenden Kraftwagens zu beachten. 3. Beim Fahren mit 80 km Geschwindigkeit ist ein in einer Entfernung von 100—150 m gegebenes Hupenzeichen nicht rechtzeitig gegeben. 4. Fahrlässig handelt gegenüber seinem Mitfahrer, wer 200 m vor einer außerordentlich starken, etwa gar noch unübersehbaren Kurve noch mit 80 km Geschwindigkeit fährt. 5. Ein Verschulden beim Überholen mit 80 km Geschwindigkeit anzunehmen, liegt besonders nahe, wenn dem Fahrer vier Finger der rechten Hand fehlen und er den starken, bisher ungewohnten Wagen erst seit kurzem fährt. RG. 856³

Der Kraftwagenführer, der die von ihm zu beobachtende gesteigerte Sorgfalt nicht

beobachtet, handelt schuldhaft i. S. des § 276 BGB. RG. 854²

§ 535 BGB. Rechtsnatur des Garagenvertrags. OLG. Dresden 891²

§ 823 BGB. 1. Wenn bei einem Bahnübergang der Zug bei Sichtung eines Fahrzeugs auf der Straße erst zum Halten gebracht werden kann, wenn die Lokomotive sich voll auf dem Übergang befindet, dann ist die Annahme eines Verschuldens der Bahn wegen Fehlens einer Schranke nicht rechtsirrig. 2. Die Haftbarkeit der Bahn wird nicht dadurch aufgehoben, daß die Aufsichtsbehörde die schrankenlose Anlage genehmigt hat. RG. 870¹⁶

Eine StraßenVD., die die Beleuchtung von Fuhrwerken vorschreibt, ist ein Schutzgesetz i. S. des § 823 Abs. 2 BGB. RG. 859⁴

§ 831 BGB. 1. Ein Kraftwagen, der auf trockener Straße bei 50 km Geschwindigkeit erhebliche Schleuderbewegungen macht, die wegen Mangelhaftigkeit der Steuerung nicht aufzufangen sind, darf nicht als Mietdrohne verwandt werden. 2. Daß die Polizeibehörde die Verkehrssicherheit eines Wagens bei einer Prüfung nicht beanstandet hat, entlastet nicht von der Pflicht der eigenen Prüfung. RG. 862⁹

§ 831 BGB. Bei dem Führer eines Kraftwagens ist in Anwendung des § 831 ein besonders strenger Maßstab anzulegen. Der Entlastungsbeweis ist dabei nicht nur auf den Zeitpunkt der Anstellung, sondern gerade auch auf die spätere Überwachung zu erstrecken. Die Durchführung solcher Überwachung ist auch in großstädtischen Verhältnissen möglich. RG. 862⁷

An die sich aus § 831 BGB. ergebende allgemeine Überwachungspflicht des Kraftwagenhalters gegenüber dem Führer sind im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit strenge Anforderungen zu stellen. RG. 861⁶

Die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. setzt kein Verschulden des Befestigten, sondern lediglich einen objektiv widerrechtlichen Eingriff voraus. RG. 854²

■ §§ 843 ff. BGB. Das Begehren einer lebenslänglichen Rente, also einer Rente über die gewöhnliche Dauer der Erwerbsunfähigkeit hinaus, bedarf besonderer Begründung. RG. 865¹¹

§§ 1259, 1271 BGB. Höchstbetragschiffspfandrechte können wie Höchstbetragshypotheken nur für solche Forderungen gegen mehrere Schuldner bestellt werden, bezüglich derer in jeder Beziehung Verpflichtungsgemeinschaft besteht. OLG. Oepeln 906¹

Handelsgesetzbuch.

■ § 453 HGB. und EGD. Der Tarifzwang der Eisenbahn reicht nicht weiter als der Beförderungszwang. RG. 872¹⁷

Gesetz über den Versicherungsvertrag.

§ 152 VVG. Vorsätzliche Herbeiführung des Haftpflichtfalles, die den Versicherer befreit, liegt vor, wenn der Lagershalter selbst im guten Glauben an die Legitimation des Empfängers die Ware ohne Vorlegung des Lagerscheins ausshändigt und dabei das Bewußtsein hatte, daß der wirklich Berechtigte geschädigt werden könne. RG. 874¹⁹

Tarifvertrag.

Reichstarif für das Baugewerbe. Gleisverlegungsarbeiten, die ein Eisenbahnunternehmer ausführen läßt, sind Tiefbauarbeiten i. S. des Bauarbeitertarifs, wenn sie über die üblichen Gleisverbesserungsarbeiten hinausgehen. KArbG. 906¹

Reichshaftpflichtgesetz.

§ 1 ReichfG.; § 254 BGB. 1. Der Begriff der erhöhten Betriebsgefahr ist nicht notwendig von einem Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Beamten abhängig. Wenn auf den meisten kleinen Bahnhöfen das Publikum Bahngleise überschreiten muß, so besteht damit dortselbst eine erhöhte Betriebsgefahr, die bei der Abwägung gegenüber eigenem Verschulden berücksichtigt werden muß. 2. Liegt eine erhöhte Betriebsgefahr vor, so ist auch bei erheblichem eigenem Verschulden die Entschädigungspflicht des § 1 ReichfG. nicht grundsätzlich ausgeschlossen. RG. 868¹³

■ § 1 ReichfG. Die Bahn haftet nicht nach dem Haftpflichtgesetz für Mangelhaftigkeit des Bahnsteigs. OLG. Naumburg 895⁶

§ 1 ReichfG.; § 254 BGB. Ist bei einer ungeführten schienengleichen Eisenbahnüberfahrt die überlicht durch ansteigendes Gelände und hohes Getreide und das Hören durch Wind erschwert, so ist einerseits besondere Vorsicht beim Überfahren geboten, auf der anderen Seite aber bildet eine solche erhöhte Betriebsgefahr einen von der Bahn zu vertretenden Faktor. RG. 869¹⁴

■ § 1 ReichfG. Haftung der Eisenbahnverwaltung für die Folgen eines unaufgeklärten Falles. RG. 865¹⁰

§§ 1, 3 ReichfG.; Art. 58 BahfG-BVG. Trotz Erhöhung der Betriebsgefahr hat die Eisenbahn keine Ersatzpflicht, wenn der Verletzte von der Möglichkeit, sich in Sicherheit zu bringen, keinen Gebrauch gemacht hat. — Fahrtechnischer Verstoß einer Person, deren Verschulden der Kraftwagenhalter zu vertreten hat. RG. 867¹²

§§ 1, 3a, 7 Abs. 1 ReichfG. 1. Als höhere Gewalt ist anzusehen ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer mit in den Kauf zu nehmen ist. 2. Wenn beim Zusammenstoß des Triebwagens einer elektrischen Straßenbahn die außen an dem Wagen in zwei Gabeln hängende Weichenstellstange bei einem Vorprall fortgeschleudert wird und eine Person verletzt, so ist das kein solches Ereignis. RG. 865¹¹

2. Verfahren.

Zivilprozessordnung.

§ 101 ZPO. Der unterlegene Revisionskläger hat auch die durch die Revision des Nebenintervenienten entstandenen Kosten zu tragen, außer den durch die Nebenintervention besonders verursachten. RG. 874¹⁹

■ Wenn es nach der Berufstellung des Verletzten nahelegt, daß er aus Anlaß des Unfalls eine Rente erhält, so ist diese Frage nach § 139 BPD. zu klären. RG. 865¹¹

Bei Schadensforderungen ist die Frage, wie lange der Verletzte einen Erwerb gehabt hätte, nach § 287 BPD. zu entscheiden, ohne daß dem Geschädigten eine Beweislast obliegt. RG. 860⁵

§ 287 BPD. Ein Grundsatz, daß eine im Erwerbaleben stehende Persönlichkeit nicht über das 65. Lebensjahr dem Erwerb nachgehen könne, kann in dieser Allgemeinheit nicht aufgestellt werden. Der Klageantrag einer Witwe, deren Ehemann getötet und die selbst verletzt worden ist, auf Ersatz der Unfallfolgen für sie selbst und für das minderjährige Kind ist so zu fassen, daß zwischen den Ansprüchen der Witwe und denen des Kindes geschieden und daß festgestellt wird, inwiefern Ansprüche der Erben als solcher und inwiefern Ansprüche aus eigenem Recht geltend gemacht werden. RG. 859⁴

Bereits im Zwischenurteil nach § 304 BPD. ist der Vorbehalt der Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen, die Festsetzung des kalendermäßigen Endtermins hingegen kann dem Betragsverfahren vorbehalten werden, und dies wird sich in der Regel als zweckmäßig erweisen. RG. 865¹¹

§ 313 BPD. Verweist der Tatbestand auf Strafakten, so muß ersichtlich sein, was aus ihnen in Wirklichkeit Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen ist. Eine auf einen Verstoß gegen diesen Grundsatz gestützte Rüge kann aber zur Aufhebung des Urteils nur führen, wenn sie in Beziehung zu einem bestimmten Rechtsvorgang gesetzt wird. RG. 856³

§§ 304, 318, 538, 767 BPD.; B.D. vom 23. Dez. 1922 und 3. Okt. 1923 zu § 12 KraftfG. (Begrenzung des Schadensersatzes auf eine Million Papiermark). Schließt die spätere B.D. v. 6. Febr. 1924 zum KraftfG. eine Auswertung der Papiermarkforderung für Sachschäden aus? Auch gegenüber einem rechtskräftigen Grundurteil des OLG. kann der Verkl. noch die Einrede der mangelnden Passivlegitimation erheben, wenn er erst nach der letzten mündlichen Verhandlung von der Forderungsabtretung Kenntnis erhalten hat. Es muß neues Grundurteil ergehen und die Sache eventuell gem. § 538 BPD. erneut an das OLG. zurückverwiesen werden. OLG. Düsseldorf. 895⁶

Eine tatbestandsmäßige Feststellung, daß die Vorschrift des § 526 Abs. 1 BPD. befolgt ist, ist nicht vorgeschrieben; es genügt, daß der Tatbestand erkennen läßt, daß die Parteien den Prozeßstoff nach Maßgabe des erstinstanzlichen Urteils vorgetragen haben. RG. 875²⁰

Der Verkl. ist in den Grenzen des § 536 BPD. nicht gehindert, ein der Klage nur aus § 7 KraftfG. stattgebendes Urteil auf Grund des § 823 BGB. zu bestätigen. RG. 875²⁰

B.

Strafrecht.

1. Materielles Recht.

Strafgesetzbuch.

■ Bei Verursachung strafbaren Erfolgs durch Unterlassung ist strafrechtliche Verantwortlichkeit des Täters nur dann gegeben, wenn er rechtlich verpflichtet war, den Eintritt des Erfolgs durch Handeln zu verhindern. RG. 885²⁰

§ 68 StGB. Akte der richterlichen Verwaltungstätigkeit unterbrechen nicht die Verjährung. RG. 882²⁵

§§ 185, 193 StGB. Der Inhaber einer Gastwirtschaft ist berechtigt, einzelnen Personen wie auch bestimmten Kreisen der Bevölkerung den Besuch seiner Gaststätte zu verbieten. Erklärt er einem bestimmten Besucher, daß er seinen Besuch nicht wünsche, und fordert er ihn zum Verlassen des Hauses auf, so handelt er in Wahrnehmung berechtigter Interessen. RG. 887³²

§ 222 StGB. Fahrlässigkeit des Kraftwagensführers kann darin erblickt werden, daß er sich in Angetrunkenheit versetzt und in diesem Zustande die Fahrt antritt. RG. 883²⁷

§§ 222, 270 StGB.; § 24 KraftfVerfB.D. Voraussetzungen der Voraussehbarkeit des Zusammenstoßes, wenn dem angekl. Fahrer die Vorfahrt zustand. Notwendigkeit ausdrücklicher Feststellung der Voraussehbarkeit im Urteil. RG. 884²⁸

§§ 226, 230 StGB. 1. Zur Voraussehbarkeit des Kaufverlaufs bei fahrlässiger Tötung. 2. Bei Verursachung strafbaren Erfolgs durch Unterlassung ist strafrechtliche Verantwortlichkeit des Täters nur dann gegeben, wenn er rechtlich verpflichtet war, den Eintritt des Erfolgs durch Handeln zu verhindern. RG. 885³⁰

§ 230 Abs. 2 StGB. ist nicht anwendbar gegen einen Kraftfahrzeugführer, dem der Führerschein entzogen ist. RG. 883²⁸

§ 230 StGB.; § 21 KraftfG. Ob eine bei einem Kraftfahrzeugunfall erfolgte Körperverletzung i. S. des § 230 StGB. durch Fahrlässigkeit verursacht ist, bestimmt sich allein nach der Vorschrift dieses Paragraphen, nicht nach den Bestimmungen des KraftfG., so daß die Frage, ob der Täter im Besitz eines Führerscheines war oder nicht, nicht maßgebend zu sein braucht. Bei freier Straße braucht ein Kraftwagenführer nicht damit zu rechnen, daß ein abseits der Fahrbahn mit Apfelsäulen beschäftigter Knabe plötzlich über die Straße gegen das Fahrzeug läuft. RG. 886³¹

§ 230 StGB. Keine Verletzung der Sorgfaltspflicht des Kraftwagenführers bei Kenntlichmachung seiner Absicht des Verlassens der bisherigen Fahrtrichtung bloß durch längeres Wagerichtalten des Armes, mag der Wagen auch mit einem mechanischen Richtungsanzeiger versehen sein. RG. 884²⁹

§ 230 Abs. 2 StGB. findet nur auf Kraftfahrer Anwendung, die das Fahren von Kraftfahrzeugen gegen Entgelt beruflich betreiben. OLG. Hamm 901¹⁴

■ § 242 StGB. Die Wegnahme eines Kraftwagens in der Absicht, ihn, solange er für die Zwecke des Täters Wert hat, zu benutzen, ihn nachher aber irgendwo stehen zu lassen, ist Diebstahl des Wagens, nicht nur des Betriebsstoffes. RG. 888³³

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Zur Bedeutung der sog. „Schrecksekunde“. RG. 877²¹

Haftung des Kraftfahrers bei Gefälligkeitsfahrten. RG. 891¹

§§ 4, 22 KraftfG.; §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 u. 2 KraftfVerfB.D. Pflichten des Kraftfahrzeugführers. Ermessen der Polizeibehörde bei der Entziehung des Führerscheines. BadWGH. 909³

§ 7 KraftfG. 1. Das Eigentum am Kraftwagen ist zwar nicht unbedingt entscheidend, aber doch regelmäßig wesentlich für die Frage der Eigenschaft als Halter. 2. Es ist nicht rechtsirrtümlich, den Eigentümer, der den Führer bestellt hat, solange als

den Halter anzusehen, als nicht bestimmte Tatsachen für das Gegenteil dargetan werden. RG. 862⁷

§ 7 KraftfG. Wenn ein Kraftwagenführer auch in Ansehung eines von ihm herbeigeführten tödlichen Unfalles wegen Fehlens eines strafrechtlichen Verschuldens außer Verfolgung gesetzt worden ist, so können die Umstände des Falles ihn doch als ungeeignet erscheinen lassen, den besonderen Anforderungen zu genügen, die § 7 KraftfG. unabhängig vom strafrechtlichen Verschulden an den Kraftfahrzeugführer stellt. RG. 860⁵

§§ 7, 18 KraftfG. Kommt eine Haftung des Halters und des Fahrers des von rechts kommenden Fahrzeugs nicht in Frage, und hat dieser Fahrer den Entlastungsbeweis aus § 18 Abs. 1 Satz 2 geführt, so bleibt hinsichtlich der Haftung des Halters doch noch zu prüfen, ob ihm der Entlastungsbeweis gelungen ist, daß der Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. RG. 863⁹

§§ 7, 9 KraftfG.; § 254 BGB. Wenn ein Radfahrer mitten auf der Straße fährt und ungeachtet der von einem entgegenkommenden Kraftfahrzeug gegebenen Signalzeichen auf der Mitte bleibt und dann, wenn auch vielleicht in Bestürzung, noch nach links hinüberfährt, dann ist es nicht rechtsirrig, ein derartiges Verschulden des Radfahrers anzunehmen, daß eine Haftung des Halters des Kraftwagens entfällt. Eine solche Annahme ist auch nicht durch die Feststellung bedingt, daß die Bestürzung für den Radfahrer voraussehbar gewesen sei. Bei einer Begegnung unter solchen Umständen besteht für den Kraftfahrer kein Anlaß, noch langsamer als 20 km zu fahren. RG. 853¹

§§ 7, 11, 13, 17, 18, 21, 24 KraftfG.; §§ 276, 823, 831, 843 BGB. Ist im Rahmen des KraftfG. auf Zahlung einer jährlichen Rente von 1500 RM und auf Feststellung der Verpflichtung zum Ersatz sämtlichen entstandenen und noch entstehenden Schadens geklagt und wird der Anspruch als begründet befunden, so muß auch zu diesem Feststellungsanspruch Stellung genommen werden, wenn der Zahlungsanspruch nur dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird, sonach die Möglichkeit offen bleibt, daß er den Höchstbetrag von 1500 RM nicht erreicht. RG. 854²

§ 254 BGB. mit § 9 KraftfG. setzt nicht voraus, daß das Verschulden des Geschädigten gerade bei dem schädigenden Ereignis hervorgetreten ist, sofern es nur bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. RG. 856³

§ 13 KraftfG. Die zeitliche Begrenzung der Rente ist grundsätzlich schon im Grundurteil zu berücksichtigen; mindestens ist auszusprechen, daß die Begrenzung dem Betragsverfahren vorbehalten bleibe. RG. 854²

§ 17 KraftfG. Ein Mitsfahrer handelt nicht schuldhaft, wenn er es unterläßt, auf die Entschlüsse des Fahrers im Augenblick der Gefahr einzuwirken. RG. 870¹⁵

Die Ausgleichsvorschrift des § 17 KraftfG. findet beim Zusammenstoß eines Kraftfahrzeuges mit einem Pferdewerk, dessen Pferde dem Willen und der Leitung des Lenkers folgen, keine Anwendung. RG. 859⁴

§§ 17, 7 KraftfG. Ein Freigabezeichen des Verkehrslehmannes ist ein den Halter eines Feuermehrautos gem. § 7 II 2 KraftfG. entlastendes unabwendbares Ereignis. Gegenüber dem Signal eines Feuermehrautos muß ein Kraftfahrer besondere Aufmerksamkeit beobachten. OLG. Köln 893³

Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr.

Die Vorschriften der KraftfVerfVO. sind auch bei Rennen zu beachten, die auf von der Polizei den Fahrteilnehmern zur ausschließl. Benutzung überwiesenen Straßen stattfinden; für Beschädigungen bei Gelegenheit solcher Rennen greift die Haftung nach § 7 KraftfG. und nach § 823 BGB. Platz. RG. 875²⁰

§ 6 Abs. 5 KraftfVerfVO. Die Sicherungsüberweisung eines schon im Verkehr befindlichen Kraftwagens beeinflusst die dem früheren Eigentümer erteilte Zulassung nicht. OGH. Braunschweig 909⁴

Das Vorfahrtsrecht befreit nicht von der Befolgung der Bestimmungen der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerfVO. RG. 854²

§ 17 Abs. 1 KraftfVerfVO. Aufrechterhaltung der Rechtsprechung des SächsOLG., wonach § 17 Abs. 1 eine selbständige Strafnorm darstellt. OLG. Dresden 898⁹

§ 18 KraftfVerfVO. Auch einmündende Fehlbwege sind als Möglichkeiten des Einbiegens eines vorfahrenden Krafttrades zu beachten. RG. 856³

§ 18 Abs. 1 und 2 KraftfVerfVO. Lebhafte Berkehr; kürzeste Entfernung. RG. 895⁷

§§ 18 Abs. 1, 24 KraftfVerfVO. Der Vorfahrtsberechtigte muß mit einem verkehrswidrigen Verhalten der sich aus Seitenwegen nähernden Kraftfahrzeugführer rechnen. RG. 879²²

§ 18 KraftfVerfVO. Auch wo durch Straßenverordnung die nächtliche Beleuchtung von Führerwerken vorgeschrieben ist, handelt der Kraftfahrer schuldhaft, wenn er nicht so langsam und vorsichtig fährt, daß er vor einem im Schein seiner eigenen Lampe auftauchenden Hindernis rechtzeitig anhalten kann. RG. 859⁴

§§ 21, 22, 23 KraftfVerfVO.; § 230 StGB. Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht durch Überholung eines anderen Kraftwagens unter erschwerten Verhältnissen. RG. 882²⁵

§ 21 Abs. 2 KraftfVerfVO. ist auf Rehrmaschinen nicht anwendbar. RG. 884²⁹

§ 21c KraftfVerfVO. Fahrt der von rechts kommende Kraftfahrer über die Kreuzung erst, nachdem er aus einem Abstoppen des von links kommenden Fahrzeugs geschlossen hat, daß dieses ihn vorfahren lassen wolle, so handelt er nicht schuldhaft. RG. 863⁹

§ 23 Abs. 4 KraftfVerfVO. Unübersichtlichkeit einer Wegstelle i. S. dieser Vorschrift. RG. 880²³

§§ 23 Abs. 2, 30 Abs. 2 KraftfVerfVO. Die Fahrgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen kann nach der Verkehrsverordnung auf zweifachem Wege beschränkt werden: entweder es werden für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr Vorschriften erlassen, oder es werden für die Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge eigene Anordnungen getroffen. Ob und wie weit Vorschriften der ersteren Art auch für den Kraftfahrzeugverkehr anwendbar sind, entscheidet sich nach § 2 Abs. 1 VerfVO.; ihre Erlassung selbst ist Sache der Landesrechtlichen Regelung. BayObLG. 889¹

§ 24 KraftfVerfVO. Die Bestimmung der BerlStraßVerfVO. v. 15. Jan. 1929, daß die Straßen mit Straßenbahngleisen als Hauptverkehrswege zu gelten haben, ist mit dem rechtsrechtlichen Begriff des Hauptverkehrsweges vereinbar. Sorgfaltspflicht des Vorfahrtsberechtigten. RG. 880²⁴

Die Vorschrift des § 26 KraftfVerfVO. richtet sich an den Führer des Kraftfahrzeugs. Dieser kann sich seiner Verpflichtung und Verantwortung nicht dadurch entledigen, daß er seine Aufgabe einem anderen überträgt und ihm allgemein überläßt, die jeweils erforderlichen Verkehrszeichen nach eigener Entschliesung zu geben. BayObLG. 890²

§ 28 KraftfVerfVO. Zum Begriff des „Parkens“. Voraussetzungen der Strafbarkeit. RG. 897⁸

2. Verfahren.**Strafprozessordnung.**

§ 79 Abs. 2 StPD. Ein Sachverständiger, der nach § 42 des preuß. Ges. über die Handelskammern v. 24. Febr. 1870 und 19. Aug. 1897 für die in das Gebiet des Handels fallende Sachverständigentätigkeit im allgemeinen bereidigt ist, kann nicht unter Berufung auf den geleisteten Eid eine gutachtliche Äußerung erstatten, die den Betrieb und den Verkehr mit Kraftfahrzeugen betrifft. RG. 889³⁴

§ 267 StPD.; §§ 222, 230 StGB. Daß der Täter die durch seinen Beruf gebotene Aufmerksamkeit außer acht gelassen hat, kann bei der Strafzumessung wegen einer Verurteilung nach §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. nicht erschwerend berücksichtigt werden. RG. 880²⁴

C.**Sonstiges öffentliches Recht.****Gewerbeordnung.**

§ 105i GewO. Die Abgabe von Flaschenbier durch einen Gastwirt gehört dann zur Ausübung des Schankgewerbes, wenn sie einer allgemeinen örtlichen Übung entspricht. OLG. Jena 905¹⁶

Recht der Eisenbahnbeamten.

Rechtsstellung der deutschen Eisenbahnbeamten, die 1923/24 auf Grund des Erlasses des RVerfM. v. 13. Okt. 1923 in den Dienst der Regie getreten sind. RG. 874¹⁸

Kraftfahrlineiengesetz.

RKraftfLinG. v. 26. Aug. 1925; § 10 II 17 UR. Eine Kraftfahrlineie i. S. KraftfLinG. betreibt nicht, wer mit seinem Kraftwagen eine bestimmte Straße zwecks entgeltlicher Beförderung von Personen oder Sachen zwar öfter, aber nur auf Grund vorheriger Bestellung befährt. PrOVBG. 907¹

Zum Begriff der Kraftfahrlineie (RGef. v. 26. Aug. 1925). OLG. Jena 901¹²

§ 1 KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925; § 1 Ziff. 6 KraftfLinG. v. 20. Okt. 1928. Zum Begriff der Kraftfahrlineie. OLG. Dresden 898¹⁰

Luftverkehrsgesetz.

§§ 11, 32 Ziff. 5 LuftfG. v. 1. Aug. 1922. Zur Genehmigung des Betriebs von Luftfahrtunternehmen unter dem Vorbehalt, daß die Errichtung und der Betrieb „planmäßiger Fluglinien“ der besonderen Genehmigung des RVerfM. bedarf. Bedingungen dieser Sondergenehmigung genießen nur dann den Strafschutz des § 32 Ziff. 5 LuftfG., wenn sie nicht mit der Grundgenehmigung des § 11 in Widerspruch treten. RG. 901¹³

Gaststättengesetz.

GaststättG. v. 28. April 1930. Die in der preuß. DurchfVO. z. GaststättG. vorgegebene Bestimmung, daß der BezAusSch. über Klagen auf Zurücknahme der Schankerlaubnis endgültig entscheide, trifft nur auf die vom BezAusSch. in zweiter Instanz getroffenen Entsch. zu. Der sachlichen Beurteilung einer Klage auf Zurücknahme der Schankerlaubnis sind die rechtlichen Bestimmungen zugrunde zu legen, die z. B. der Fällung des Urteils bestehen, auch wenn sie sich zwischen dem Urteil erster und zweiter Instanz geändert haben. PrOVBG. 908²

§ 29 Nr. 7 GaststättG. „Gast“ i. S. des GaststättG. OLG. Hamburg 904¹⁵

Eisenbahnbetriebsordnung.

§ 79 EisenbetrO. Unberechtigtes Betreten von Bahnanlagen. BayObLG. 891³

Preussisches Allgemeines Landrecht.

§ 10 II 17 ALR. Befährt der Eigentümer eines Kraftwagens eine Straße unter Überschreitung des nach der KraftfVerfVO. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) zulässigen Höchstgewichts, so kann die Polizei ihm nicht jede weitere Benutzung der Straße verbieten, sondern ihm nur eine entsprechende Verminderung der Ladung aufgeben. PrOVBG. 907¹

Preussisches Eisenbahngesetz.

Zur Auslegung des § 25 PreEisenbG. von 1838. OLG. Breslau 894⁴

Sächsisches Gemeinderecht.

Die Bürgermeister sächsischer Landgemeinden sind nur dann befugt, Strafverfügungen wegen in ihrem Bezirk auf Staatsstraßen begangener Verkehrsübertretungen zu erlassen, wenn ihnen von der Zentralbehörde insoweit die Polizeistrafgewalt übertragen worden ist. OLG. Dresden 904¹⁴

D.**Ausländisches Recht.****Osterreich.**

Die Anbringung einer Tafel im Wagen mit dem Inhalte: „Die Benützung erfolgt auf eigene Gefahr und unter Verzicht auf alle wie immer gearteten Schadenersatzansprüche“ befreit den Lenker und Eigentümer auch dann nicht von der Haftung, wenn der Verletzte unentgeltlich befördert wurde. OGH. Wien 909¹