

# 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. Moeser Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig C 1, Dresdner Straße 11/13.  
Sernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postkassentonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

**Anzeigen** die 6 gespaltene Millimeterhöhe 21 Pf., für den Stellenmarkt 15 Pf.,  $\frac{1}{2}$  Seite M. 300.—,  $\frac{1}{4}$  Seite M. 155.—,  $\frac{1}{8}$  Seite M. 80.—. Der Anzeigenraum wird in der Höhe von Trennungsstrich zu Trennungsstrich gerechnet. Bei Differenzanzeigen kommen noch 60 Pf. Gebühren hinzu. Zahlungen ausnahmslos auf Postkassentonto W. Moeser Buchhandlung, Leipzig 63673, erbeten.

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

## Weltkraftfahrrecht.

Von Rechtsanwalt Dr. Arthur Brandt, Berlin.

Das Kraftfahrzeug ist wie kein anderes Verkehrsmittel geeignet und berufen, die Landesgrenzen zu überbrücken. In mehr und mehr zunehmendem Umfange breitet sich der Autoverkehr aus. Die dem Kraftfahren innewohnende Unabhängigkeit bietet einen immer stärker werdenden Anreiz, die Fahrten ohne Rücksicht auf den Fahrplan und ohne Bindung an Landesgrenzen auszudehnen. Dem Kraftfahrer gehört die Welt. So wie er mit dem Finger über die Landkarte fährt, so erschließt er sich mit seinem Fahrzeug die schönsten Gegenden Europas. Er erfüllt damit zugleich eine höchstem Maße völkerverbindende Funktion. Aus eigener Anschauung lernt er fremdes Land und fremde Leute kennen. Er kann sich nicht damit begnügen, die großstädtischen Zentren zu besuchen. Von der Grenze an durchfährt er Dorf für Dorf und Stadt für Stadt und erhält so einen viel unmittelbarer und lebensvolleren Eindruck vom Wesen des fremden Landes und von der Art und Einstellung seiner Bewohner, als es bei Bahnreisen möglich ist.

Diese technische Internationalisierung des Autoverkehrs wird indessen durch die Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Ländern geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften und Gebotungen gehemmt. Selbst bei den elementarsten Verkehrsfragen fehlt eine einheitliche Regelung. Noch immer besteht in einer Reihe von europäischen Ländern die Vorschrift des Linksfahrens und Rechtsüberholens, während in den meisten Staaten Rechtsfahren und Linksüberholen vorgeschrieben ist. Der Kraftfahrer, der die Grenzen eines Landes passiert, in welchem diese grundlegende Fahrregel umgekehrt als in seiner Heimat lautet, ist, wie man sich unschwer vorstellen kann, den erheblichsten Schwierigkeiten ausgesetzt. Er läuft ständig Gefahr, instinktiv, und zwar gerade in schwierigen Situationen nach der falschen Seite auszuweichen und so einen Unfall herbeizuführen. Es ist daher begreiflich, daß der Grenzverkehr nach solchen Ländern mit umgekehrtem Fahrprinzip weit schwächer ist als nach anderen und daß er trotz eifrigster Propaganda nicht in Fluß kommen will.

Aber auch da, wo diese Fahrvorschriften einheitlich sind, wird der Kraftfahrverkehr von Land zu Land durch die Verschiedenartigkeit der sonstigen essentiellen Verkehrsbestimmungen erschwert. Man denke nur an die Anzahl von Vorschriften, über die sich der Schweizer Grenze passierende Automobilist orientieren muß, und die für jeden Kanton verschieden lauten. So muß sich der Kraftfahrer vor jedem Übergang in einen anderen Kanton, zumindest aber in ein

anderes Land eingehend über die rechtlichen Bestimmungen informieren. Er muß umlernen und seine Fahrweise, die auf den Bestimmungen seines Landes basiert und ihm in Fleisch und Blut übergegangen ist, der veränderten rechtlichen Situation und den Bestimmungen des fremden Staates anpassen.

Die Folge dieser verkehrrechtlichen Zerrissenheit ist eine Fülle von Unglücksfällen, die namentlich angesichts der vielfach schweren strafrechtlichen Folgen für den fremden Gast ihm den Besuch des Auslandes für immer verleiden. Schon in Deutschland bildet die Häufung von lokalen, voneinander abweichenden polizeilichen Vorschriften eine ständige nicht zu unterschätzende Gefahrenquelle. Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist zwar reichsgesetzlich reglementiert. Dennoch ist Raum genug für örtliche Vorschriften und für Ergänzungen der Länderregierungen gelassen. Namentlich die Straßenordnungen der einzelnen Großstädte enthalten eine Anzahl bedeutsamer Verkehrsregeln, die im Widerspruch zu den reichsgesetzlichen Bestimmungen der Kraftverkehrsordnungen stehen. Wenn z. B. einzelne Straßenordnungen auch die Frage des Vorfahrtsrechts behandeln und bestimmten Arten von Straßen, etwa den mit Schienen versehenen, generell den Charakter eines Hauptverkehrsweges beilegen, so wird damit eine für den Kraftfahrverkehr bedenkliche Situation geschaffen. Gewiß stellt eine solche Bestimmung einen Eingriff in reichsgesetzliche Kompetenzen dar und entbehrt daher an sich der Wirksamkeit. Andererseits vertritt jedoch das RG. die Auffassung, daß derartige ortspolizeiliche Bestimmungen jedenfalls eine Vermutung rechtfertigen, nach welcher bestimmte Straßen als Hauptverkehrsweg anzusehen sind. Praktisch wird also damit einer solchen polizeilichen Bestimmung die Rechtsgültigkeit nicht abgesprochen. Zumindest ist derjenige, der sich auf eine solche Vorschrift beruft und seine Fahrweise danach einrichtet, immer geschützt. Es bedarf aber keiner Erörterung, daß der ortsfremde Kraftfahrer, geschweige gar der Ausländer, unmöglich imstande ist, die zahllosen Vorschriften, die in den Straßenordnungen der von ihm zu passierenden Städte enthalten sind, zu kennen.

Um die Konsequenzen einer uneinheitlichen Regelung der Verkehrsregeln darzutun, bedarf es nicht einmal eines Eingehens auf die Gesetzgebung selbst. Schon die Rechtsprechung in Deutschland in kraftfahrrechtlichen Fragen bildet das beste Beispiel dafür, welche Gefahren durch

eine verschiedenartige Handhabung und Auslegung von Verkehrsvoorschriften sich ergeben und wie notwendig klare und einheitliche Bestimmungen gerade mit Bezug auf diese Materie sind. Es ist in der Tat in Deutschland so, daß die Rechtsprechung der einzelnen DLG. in kraftfahrrechtlichen Fragen nicht nur untereinander abweicht, sondern auch der Auffassung des RG. zuweilen durchaus widerspricht. Lebenswichtige Fragen, von deren Entscheidung die Sicherheit des Verkehrs zwangsläufig abhängt, werden erstaunlicherweise von den oberen Gerichten oft völlig verschieden beantwortet. Wer sich die Mühe nimmt, die Rechtsprechung der DLG. in kraftfahrrechtlichen untereinander und mit der des RG. zu vergleichen, wird über die Verschiedenheit der Auffassungen in grundlegenden verkehrrechtlichen Fragen geradezu erschreckt sein. Ob es sich um das Überholen und Ausweichen, um das Vorfahrtsrecht oder um den allgemeinen Begriff der Fahrlässigkeit handelt, man wird fast immer in der Lage sein zu konstatieren, daß ein oder mehrere DLG. eine von den anderen DLG. oder von dem RG. abweichende Auffassung vertreten. Man braucht nur an die Fülle der Entscheidungen zu erinnern, die hinsichtlich der Beleuchtungspflicht stehender Kraftfahrzeuge noch unlängst ergangen sind. Unwöhnentlich fast wurde die Öffentlichkeit mit einer neuen Entscheidung überrascht, die der kurz zuvor publizierten Auffassung eines anderen DLG. widersprach. Der Streit wurde dann glücklicherweise durch gesetzliche Regelung in Form der Beseitigung der Beleuchtungspflicht begraben. Diese Uneinheitlichkeit der Rechtsprechung, welche übrigens auch in Fragen des allgemeinen Strafrechts und des Strafprozesses nicht selten zu verzeichnen ist, stellt sich gerade in kraftfahrrechtlichen als unhaltbar dar. Der Kraftfahrer begeht seine „Straftaten“ ja nicht nur an dem Ort seines Wohnsitzes. Er lebt auf seinen Fahrten in ständiger Gefahr, mit den ohnehin nicht einfachen gesetzlichen Bestimmungen überall im Reiche in Konflikt zu kommen. Dem Kraftfahrer kann aber unmöglich zugemutet werden, daß er außer der Kenntnis des Gesetzes alle die voneinander so häufig abweichenden Entscheidungen der oberen Gerichte beherrscht und sich ihnen je nach den provinziellen Grenzen, die er gerade mit seinem Fahrzeug passiert, anzupassen hat. Im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung, namentlich aber im Hinblick auf die allgemeinen Verkehrserfordernisse müssen Mittel und Wege gefunden werden, um dieser Rechtsunsicherheit und Rechtszersplitterung mit Erfolg zu begegnen. Es ist geradezu die Vorbedingung für eine einheitliche internationale Regelung des Kraftfahrrechts, wie ich sie mit meinen Ausführungen herbeiführen möchte, daß zunächst einmal im Inlande selbst die notwendige Einigkeit und Rechtsklarheit hergestellt wird. Bei aller Wahrung der Selbständigkeit und der Unabhängigkeit der DLG. untereinander wie in ihrem Verhältnis zum RG. muß der peinliche Zustand, daß jedes DLG. sich ohne Rücksicht auf bereits bestehende Urteile der anderen Gerichte und des RG. eine eigene persönliche Rechtsauffassung bildet, unter allen Umständen beseitigt werden.

Beim RG. existiert bereits eine Bestimmung zur Wahrung der Homogenität der einzelnen Senate untereinander: Will ein Senat des RG. in seiner Entscheidung von der Auffassung eines anderen Senats abweichen, so ist er gezwungen, eine Plenarentscheidung herbeizuführen. Eine ähnliche Bestimmung findet sich mit Bezug auf die DLG. untereinander auch in § 28 FGG. Ich schlage vor, zur Erzielung einer einheitlichen Rspr. in kraftfahrrechtlichen, wie in Strafsachen überhaupt, folgende gesetzliche Bestimmung aufzunehmen:

„Will ein DLG. von der Entscheidung eines anderen DLG. oder des RG. abweichen, so hat es die Sache zur Entscheidung dem RG. vorzulegen.“

Nur so kann erreicht werden, daß die Rspr. statt der bisherigen widerspruchsvollen Entscheidungen klare und einheitliche Richtlinien schafft, die in den Kreisen der Kraftfahrer verstanden und befolgt werden können.

Dann aber darf an den Landesgrenzen nicht haltgemacht werden. Der internationale Kraftfahrzeugverkehr braucht ein internationales einheitliches Verkehrsrecht. Der ideale Gedanke, die Rechtsgleichung zwischen den Völkern bis zur völligen Übereinstimmung zu steigern, ist auf einzelnen Rechtsgebieten schon zu verwirklichen gesucht worden, so namentlich auf handelsrecht-

lichem Gebiete. Bei allen Rechtsmaterien mit internationaler Auswirkung hat sich mehr und mehr die Notwendigkeit ergeben, die Verschiedenartigkeit der Rechtsfolgen bestimmter Rechtshandlungen von Land zu Land durch einheitliche Regelung zu beseitigen. Diese Notwendigkeit ist für das Gebiet des Kraftfahrrechts in ganz besonderem Maße vorhanden. Will man im wohlverdienten Interesse aller am Kraftfahrzeugverkehr interessierten Länder die Frequenz des Fremdenbesuchs steigern, so müssen systematisch alle Hindernisse, die der Entwicklung eines großzügigen internationalen Verkehrs im Wege stehen, beseitigt werden. Die aus der Rechtsdivergenz jenseits der Grenzen dem Kraftfahrer erwachsenden Gefahren stellen sich praktisch als Hindernisse schwerster Art dar, die auch durch die landschaftlichen Schönheiten und durch den Reiz des Eindringens in fremde Gegenden vielfach nicht kompensiert werden. Grundsätzlich wird eine gesetzliche Regelung ihrer Bedeutung und ihrem Zwecke nur dann gerecht, wenn sie das gesamte Gebiet umfaßt, auf welchem sich die der Regelung Untervorworfenen bewegen. Dieses Gebiet ist für den Kraftfahrer nicht Deutschland und nicht Frankreich, sondern es ist Europa.

Der Schaffung eines internationalen Kraftfahrrechts können auch nicht etwa wie bei anderen Rechtsgebieten Bedenken entgegengehalten werden, die in der Eigenheit der einzelnen Länder ihre Stütze finden. Soweit der Kraftfahrzeugverkehr in Frage steht, kann eine Rücksicht auf die sonst beliebigen „besonderen Belange der einzelnen Staaten“ weder gefordert noch begründet werden. Es gibt zwar nationale Kraftfahrzeugindustrien, aber es gibt kein nationales Kraftfahrzeug mehr. Jedes Auto und jedes Krastrad, das von einem Staat gebaut wird, kann und muß in jedem anderen Staate gefahren werden können. Jedes Land importiert und exportiert Kraftfahrzeuge in größtem Stil. Die Grundsätze der Bedienung und Leitung sind bei allen in der Welt erzeugten Fahrzeugen die gleichen. Nach gleichen Grundsätzen vollzieht sich der Bau der Landstraßen, die an den Grenzen ohne sichtbare Unterbrechung weiterfließen. Wäre nicht die künstliche Grenzschranke, so würde der Kraftfahrer die Grenze selbst nicht erkennen. Auch in den Städten besteht kein Bedürfnis nach einer Sonderregelung. Es darf auch nicht bestehen, wenn nicht die Abwicklung eines geordneten Kraftfahrzeugverkehrs darunter leiden soll. Da, wo die örtliche Situation die Einhaltung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit erfordert, kann jederzeit durch klare sichtbare, auch dem ortsfremden Kraftfahrer erkenntliche Tafeln auf die Geschwindigkeitsbeschränkung hingewiesen werden.

Die Fragen, auf die sich die internationale Rechtsgestaltung in erster Linie zu erstrecken hätte, sollen hier nur kurz angedeutet werden: Hinsichtlich der Warnungszeichen ist eine internationale Regelung schon durchgeführt worden. Die Zeichen für Bahnübergänge, Kreuzungen, Kurven und gefährliche Stellen sind international einheitlich festgelegt. Damit ist jedoch nur der Anfang gemacht worden. Es genügt nicht, dem Kraftfahrer in einer allgemein verständlichen Form gefährliche Wegstellen anzuzeigen und es ihm im übrigen zu überlassen, sich über die Verkehrsregeln des Landes selbst zu orientieren. Verschwinden muß vor allem, gewissermaßen als alter Pöpp, die den internationalen Verkehr ungemein störende Verschiedenartigkeit der Fahrweise. Es wäre schon viel gewonnen, wenn die Vorschrift des Rechtsfahrens bei allen europäischen Ländern eingeführt wird. Notwendig wäre dann weiterhin die Einführung einer einheitlichen Signalgebung. Die Winkzeichen für das Verlassen der Fahrtrichtung, für Stillhalten und für Umdrehen müssen und können international gleichmäßig geregelt werden. Für die privilegierten Fahrzeuge der Rettungstellen, der Polizei und der Feuerwehr müssen einheitliche Kennzeichen eingeführt werden. So wie das Zeichen des roten Kreuzes in allen Ländern anerkannt ist, so können auch für die übrigen in den meisten Staaten mit Vorrecht versehenen Fahrzeuge mühelos einheitliche Kennzeichen geschaffen werden. Besondere Aufmerksamkeit verdient die Regelung des Vorfahrtsrechts. Es gibt einen einfachen Weg, dieses Problem so zu lösen, daß die Handhabung des Vorfahrtsrechts in einer jedem Kraftfahrer des In- und Auslandes unmißverständlich Weise erfolgt. Man beseitige die bei uns und manchen anderen Ländern bestehende Relativität des Vorfahrts-

rechts. Es ist ein Unding, eine Straße einmal als Hauptverkehrsstraße anzusehen und sie im Verhältnis zu einer sie kreuzenden noch stärker frequentierten Straße wiederum als Seitenweg zu bezeichnen. Soll das Vorfahrtsrecht nicht den Verkehr hemmen, sondern fördern, so muß man einer Straße ihren Charakter ohne große Schwierigkeiten ansehen können. Man bezeichne die großen internationalen Staatsstraßen als Hauptverkehrsstraße und mache sie durch Nummerierung wie in Frankreich kenntlich. Man wähle weiterhin unter den Straßen der Städte die wichtigsten Hauptstraßen heraus und mache sie zu Stoppstraßen, d. h. man bringe überall da, wo sie von Seitenstraßen gekreuzt werden, weithin sichtbare Stoppschilder an, die jedem Kraftfahrer zur Pflicht machen, in Schrittmäßigkeitsgeschwindigkeit die Hauptstraße zu überqueren. Im übrigen gebe man grundsätzlich dem von rechts kommenden Fahrer das Recht der Vorfahrt. Diese Regelung hätte sogleich den Vorzug, daß sie international durchgeführt werden kann und den Verkehrserfordernissen jedes Landes entspricht. Einen großen Raum bei der Erörterung eines Weltkraftfahrrechts wird die Frage der zivilrechtlichen Haftung einzunehmen haben. Der Grundsatz der Gefährdungshaftung ist in den meisten Ländern ohnehin anerkannt. Es wäre gut, wenn auch diese Frage, die für den von einem Unfall betroffenen ausländischen Fahrer von weittragender Bedeutung ist, nach einheitlichen Richtlinien geregelt werden würde. Nicht unerwähnt soll auch die Zwangshaftpflichtversicherung bleiben. Zahlreiche Staaten, z. B. die skandinavischen Länder, machen die Reise von dem Nachweis einer anerkannten Haftpflichtversicherung abhängig. Die Notwendigkeit einer solchen Versicherung hat man nun auch in Deutschland eingesehen. Es wird unausbleiblich sein, neben der nationalen Regelung dieses Problems eine internationale gleichmäßige Handhabung herbeizuführen. Kurz, alle Rechtsfragen, die das Kraftfahrzeug und den Kraftfahrer selbst in seiner Bewegung be-

treffen, bedürfen der internationalen Gestaltung. Es mag jedem Land überlassen bleiben, wie es die Rechtsbeziehungen des Kraftfahrers an seinem Domizil beurteilt. Für den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen und die hieraus resultierenden Fragen brauchen wir ein einheitliches, ein Weltkraftfahrrecht.

Die Durchführung dieses Projektes dürfte keinen Schwierigkeiten begegnen, wenn nur die Länder sich über die Notwendigkeit selbst einig sind. Ist es bisher geglückt, die Vertreter der maßgebenden Staaten zur gemeinsamen Beratung automobiltechnischer Fragen heranzuziehen, so wird es auch möglich sein, gemeinsame Beratungen mit dem Ziel der Ausarbeitung eines internationalen Verkehrsrechts in die Wege zu leiten. Freilich dürfte diese Frage nicht nur en passant auf den Weltautomobilkongressen, die höchstens jährlich einmal tagen, erörtert werden. Die hohe Bedeutung dieser Frage rechtfertigt die Einberufung eines besonderen Kongresses. Deutschland wäre das geeignete Land, um die Initiative zu ergreifen und sowohl bei der Verkehrskommission des Völkerbundes, als auch auf dem Wege über die Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) diesen Plan weiter zu verfolgen. Seine zentrale Lage und seine Bedeutung für den internationalen Durchgangsverkehr würden ebenso wie die fortgeschrittene Entwicklung des heimischen Kraftfahrrechts ein solches Vorgehen durchaus rechtfertigen und dem Ansehen Deutschlands nur nützen. Trotz der weltwirtschaftlichen Krise schreitet die weitere Motorisierung im In- und Ausland unaufhaltsam vorwärts. Dem Kraftfahrzeug gehört die Zukunft. Die Verkehrsentwicklung zwingt alle Länder, sich möglichst wenig voneinander abzuschließen und alles zu tun, was zur Förderung und Pflege gegenseitiger Rechtsbeziehungen dienlich sein kann. Die Schaffung eines Weltkraftfahrrechts würde einen großen Schritt vorwärts auf diesem Wege bedeuten.

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

1. Österreich: *ZB.* 1929, 2810.
2. Schweiz: *ZB.* 1929, 2808.
3. Frankreich: *ZB.* 1929, 2038 u. 2808; *ZB.* 1931, 3303.

### 4. England.

#### Das englische Wegeverkehrsgesetz von 1930.

Der Road Traffic Act 1930 (RTA.), der den Motor Car Act 1903 (MCA.) ablöst, zeigt, daß man auch in England mit der Zeit fortschreiten will. Freilich: man mußte auch hier dem Zeitgeist Tribut bringen. Das Gesetz ist unübersichtlich geworden. Langatmige Sätze sind an Stelle des früheren knappen Wortlauts getreten.

Die Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeugs, die in § 20 des alten MCA. 1903 derjenigen der „light locomotive“ in dem Gesetz von 1896 gleichgesetzt war, ist recht umständlich geworden. Kraftfahrzeuge — sagt § 2, 1<sup>o</sup> RTA. — sind mechanisch angetriebene Fahrzeuge, die so gebaut sind, daß sie Lasten oder Fahrgäste befördern können und deren Gewicht in unbelastetem Zustande 3 t nicht übersteigt. Auch die schweren Lokomotiven (heavy locomotives), leichten Lokomotiven (light locomotives), Motortraktoren, schweren Kraftfahrzeuge (heavy motor cars), Krasträder und Invalidenfahrzeuge sind begrifflich abgegrenzt.

Die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, die bislang in § 3 MCA. und der Motor car (registration and licensing) order von 1903 geregelt war, hat in §§ 4—8 RTA. unbedeutende Änderungen erfahren. Bislang konnte jeder Engländer über 17 Jahre — bei Motorrädern über 14 Jahre — gegen Zahlung von 5 s jährlich den Führerschein erhalten. Es gab weder eine Führerprüfung noch eine amtsärztliche Untersuchung. Zu der Einführung einer Führerprüfung hat man sich ebenso wie feinerzeit Belgien nicht entschließen können. Man erachtet eine solche Prüfung als kostspielig und nutzlos. Auch eine ärztliche Untersuchung wurde trotz zahlreicher Stimmen, die dafür eintraten, abgelehnt. Da aber immer wieder betont worden war, daß in England auch Blinde, Taube, Lahme, Schwachsinnige und Epileptiker ein Kraftfahrzeug steuern können, so bestimmt § 5 RTA. nunmehr, daß der unwürdige bei Beantragung des Führerscheins eine Erklärung abgeben soll, wonach er bestimmte Krank-

heiten, die in einem Formular aufgezählt sind, nicht besitzt. Beileibe keine eidesstattliche Versicherung oder ein ärztliches Attest. Nur eine einfache Erklärung, die niemand nachprüft. Also im Grunde der alte Zustand.

Die Geschwindigkeitsgrenze, die nach § 9 MCA. auf 20 Meilen je Stunde (= 32 km) beschränkt war, die aber niemand beachtete, ist für Personenfahrzeuge, die nicht mehr als sieben Personen befördern können, fortgefallen. Für schwere Kraftfahrzeuge, Invalidenkraftfahrzeuge, reine Lastkraftfahrzeuge, Lokomotiven und Motortraktoren sind in einem Anhang zum Gesetz die Geschwindigkeiten im einzelnen abgestuft.

Dafür ist die Generalklausel des § 1 MCA. noch eingehender gestaltet worden. Strafbar macht sich:

1. Wer ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen rücksichtslos oder mit einer Geschwindigkeit oder in einer Art fährt, die bei Berücksichtigung aller Umstände einschließlich Natur, Beschaffenheit und Benutzung des Weges und des zur Zeit dort herrschenden oder zu erwartenden Verkehrs für die Öffentlichkeit gefährlich ist (§ 11 RTA.).

2. Wer ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Wegen ohne ordnungsmäßige Sorgfalt oder Aufmerksamkeit oder ohne genügende Rücksichtnahme auf andere Wegebenutzer fährt (§ 12 RTA.).

Diese Bestimmungen entsprechen etwa unseren deutschen §§ 17 und 18 KraftfVwV., Art. 31 des französischen und Art. 3 des belgischen Code de la Route<sup>1)</sup> und Art. 47 des spanischen Real Decreto v. 17. Juli 1928<sup>2)</sup>.

Betrunkenen Kraftfahrer können nach § 15 RTA. zu Geld- oder Gefängnisstrafe verurteilt werden. Bislang fand sich diese Bestimmung in § 40 Criminal Justice Act und in Sondergesetzen wie § 56 des London Hackney Carriage Act, 1831<sup>3)</sup>. Die Entziehung des Führerscheins obliegt dem Strafrichter.

Neu ist die Vorschrift des § 19 RTA. Mit Rücksicht auf die Gefahren der Ermüdung dürfen Führer von Fahrzeugen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, von schweren und leichten

<sup>1)</sup> „Tout conducteur d'automobiles doit rester constamment maître de sa vitesse.“

<sup>2)</sup> „La velocidad de los vehiculos automoviles debiera ser tal que sus conductores puedan cumplir en todo instante sin incertidumbre y con facilidad, la totalidad de las prescripciones de este Reglamento.“

<sup>3)</sup> Vgl. hierzu Volkman n: Bestrafung betrunkenen Kraftwagenführer, *VwVRSch.* 1929, 335.

Lokomotiven, von Motortraktoren und von allen Kraftfahrzeugen, die zur Beförderung von Gütern, abgesehen vom Gepäck der Fahrgäste, benutzt werden, nur eine begrenzte Arbeitszeit ausüben. Sie beträgt bei ununterbrochener Arbeitsdauer nicht mehr als 5½ Stunden. Bei ununterbrochener Arbeit darf sich innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden, der 2 Stunden nach Mitternacht beginnt, die Gesamtarbeitsdauer nicht über mehr als 11 Stunden erheben. Der Führer muß zum mindesten 10 ununterbrochene Ruhestunden in einer Zeit von 24 Stunden haben, die von Beginn jeder Fahrt gerechnet werden<sup>4)</sup>.

Die Verpflichtung trifft nicht nur den Fahrer selbst, sondern auch seinen Arbeitgeber. Das ist ein erheblicher Fortschritt gegenüber Deutschland, wo bekanntlich die Arbeitszeit des Kraftwagenführers nur dann, wenn er im Rahmen eines gewerblichen Betriebes tätig ist, der ArbZD. unterfällt. Handelt es sich dagegen um Privatchauffeure, so ist die Arbeitszeit nur beschränkt, wenn besondere Abmachungen zwischen ihm und seinem Brotherrn getroffen sind, was meist nicht der Fall ist<sup>5)</sup>.

Bei Kraftfahrzeugunfällen gibt § 23 RTA. dem Verkehrsminister das Recht, Nachforschungen anzustellen. Jede Person, die vom Verkehrsminister dazu ermächtigt ist, darf das am Unfall beteiligte Fahrzeug in Augenschein nehmen und dabei das Grundstück, wo sich das Fahrzeug befindet, betreten. Der Minister kann auch eine Ortsbesichtigung anordnen. Doch dürfen die Berichte über den Unfall nicht zu Beweiszwecken vor Gericht benutzt werden.

Die unerlaubte Benutzung von Kraftfahrzeugen gegen den Willen des Eigentümers, die in England genau wie in Deutschland strafrechtlich auf Schwierigkeiten stieß, ist durch § 28 RTA. ausdrücklich unter Strafe gestellt.

Der zweite Abschnitt des neuen Gesetzes führt die Zwangshaftpflichtversicherung ein. Der Führer eines privaten Kraftfahrzeugs muß gegen third party risks, d. h. gegen Ansprüche von Personen, die nicht im Fahrzeug befördert werden, versichert sein oder die Hinterlegung einer Sicherheit von 15 000 Pfd. beim höchsten Gerichtshof nachweisen. Die Versicherung muß bei einem gesetzlich zugelassenen Versicherungsunternehmen eingegangen sein. Sie hat bei Kraftfahrzeugen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, mindestens 25 000 Pfd., bei anderen Kraftfahrzeugen mindestens 5000 Pfd. zu betragen. Die Police muß der Führer bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen. England ist mit der Einführung der Zwangshaftversicherung in die Fußstapfen einer Reihe von anderen Ländern getreten, die sie nach dem Kriege eingeführt haben<sup>6)</sup>.

Der dritte Abschnitt zur Änderung des Wegerechts überträgt dem Verkehrsminister die Aufgabe, einen „Highway Code“ für die Wegebenutzer zu erlassen (§ 45 RTA.). Demnächst werden also auch Fahrgeregeln für England zu erwarten sein.

§ 47 RTA. gibt den Wegebehörden die Ermächtigung, die Benutzung der Wege im Falle von Ausbesserungen oder bei sonstigen Gefahren zu beschränken. Die Errichtung von Warnungsschildern ist in § 48 geregelt. § 49 bestraft die Nichtbefolgung von Anordnungen der Verkehrspolizeibeamten. Das Verlassen von Fahrzeugen, die durch die Art der Aufstellung anderen Wegebenutzern gefährlich werden können, das Aufspannen von Tauen oder Drähten über einen Weg ist verboten (§§ 50, 51 RTA.).

Für dem öffentlichen Verkehr dienende Fahrzeuge, d. h. — um die umständliche englische Begriffsbestimmung kurz zu fassen — Mietfahrzeuge oder solche, die Fahrgäste gegen Einzelbezahlung des Fahrpreises mitnehmen, sind eingehende Sondervorschriften gegeben. Desgleichen für Kraftfahrlinien, die im Betrieb von örtlichen Behörden stehen. Sie dienen ähnlich wie die Bestimmungen des deutschen Kraftfahrlineiengesetzes der Sicherung des Publikums.

M. Dr. R. Volkmann, Düsseldorf.

### Der Schadenerschaftsanspruch im Falle des § 1542 BVO<sup>1)</sup>.

Nach § 1542 BVO. gehen die Ansprüche der nach ihr Versicherten und ihrer Hinterbliebenen, die diesen nach anderen gesetzlichen Vorschriften auf Schadenersatz wegen Krankheit, Unfall, Invalidität oder den Tod des Ernährers erwachsen sind, auf die Träger der Versicherung insoweit über, als diese den Entschädigungsberechtigten nach BVO. Leistungen zu gewähren.

<sup>4)</sup> Ähnlich das österreichische Gef. v. 20. Dez. 1928, worin die achtstündige Arbeitszeit für private Kraftwagenführer angeordnet ist.

<sup>5)</sup> Vgl. dazu BayObV. G.: Kraftf. 1929, 290; W. Chemnitz: BerkAbd. 1928, 591; Heirich: AutoR. 1929, 299.

<sup>6)</sup> So Dänemark (Art. V Gef. v. 1. Jan. 1919), Finnland (§ 13 Gef. v. Sept. 1925), Neuseeland (Gef. v. 30. März 1929), Norwegen (Gef. v. 1. Jan. 1927), Österreich (§ 2 Nr. 5 Gef. vom Dez. 1929), Schweden (Gef. v. 1. Juli 1929), Schweiz (Konkordat v. 7. April 1914), Massachusetts, Ver. Staaten (Gef. v. 1. Jan. 1927).

<sup>1)</sup> Paragraphen ohne Zusatz beziehen sich auf BVO.

Die anderen gesetzlichen Vorschriften sind solche außerhalb der BVO., also insbes. BGB., HaftpflG., KraftfG., LuftG., Träger der Versicherung sind nach BVO. die verschiedenen Krankenkassen (Orts-, Land-, Betriebs-, Innungs- und Seekrankenkassen), nach § 1543 a auch die Erbschaftskassen, ferner die Berufsgenossenschaftskassen, die Versicherungsanstalten der Invaliditäts- und Altersversicherung einschließlich der Sonderanstalten (§ 1372 Nr. 20). Nach § 125 Abs. 1, 2 und 3 RAnpflG. v. 1. Juli 1926, § 1484 gilt der § 1542 auch für die Reichsknappschafft, soweit sie Träger der Kranken-, Invaliden- und Pensionsversicherung ist<sup>2)</sup>.

Es fragt sich zunächst, wie dieser Übergang zu denken ist, da dies für weitere Fragen grundlegend ist. Nach der jetzt seit langem ständigen Rspr. des RG.<sup>3)</sup> entsteht die Schadenerschaftforderung gegen den Dritten allerdings zunächst in der Person des Verletzten, geht aber unmittelbar nach der Entstehung durch dessen Person hindurch auf den Versicherungsträger über, indem Entstehung und Übergang sich zeitlich berühren. Das RG. glaubt sich für diese Ansicht auf die neue Fassung des § 1542 „Leistungen zu gewähren haben“, statt früher z. B. § 140 GenUlW., im Umfang ihrer durch dieses Gesetz begründeten Entschädigungspflicht“ berufen zu können, trotzdem durch diese Fassung, selbst wenn sie es beabsichtigte, über den Zeitpunkt und die Art des Übergangs nichts gesagt ist. Ich habe schon früher<sup>4)</sup> auf das Bedenkliche des RG.-Standpunktes hingewiesen. Gegenüber seiner ständigen Rspr. ist es aber zwecklos, darauf nochmals einzugehen, und sein Standpunkt wird deshalb hier zugrunde gelegt. Er beeinflusst die Klage des Verletzten gegen den Schädiger. Denn da dieser Anspruch in Höhe des Versicherungsanspruchs gleich auf den Versicherungsträger übergeht, so fehlt dem Verletzten insoweit die Klageberechtigung. Nur die Klage des Versicherungsträgers unterbricht insoweit deshalb die Verjährung<sup>5)</sup>. Wendet der Schädiger ein, daß der Erbschaftsanspruch des Versicherungsträger übergegangen sei, so ist das ein Zeugnis des Klagegrundes, keine Einrede. Deshalb ist es Sache des Verletzten, darzulegen und nachzuweisen, daß ihm der eingeklagte Erbschaftsanspruch in diesem Umfange noch zustehe. Er ist auch besser in der Lage dazu, da ja ihm, nicht dem Dritten auf Grund der BVO. geleistet wird. Der Einwand betrifft schon den Grund des Anspruchs. Der Dritte muß also dafür sorgen, daß ein entsprechender Vorbehalt schon in einem Grundurteil gemacht wird, anderenfalls ist er ausgeschlossen<sup>6)</sup>.

Nach § 1542 geht über der Anspruch auf Ersatz des Schadens, der den Versicherten oder ihren Hinterbliebenen „aus Krankheit, Unfall, Invalidität oder durch den Tod des Ernährers“ erwachsen ist. Das entspricht den Versicherungsansprüchen, die nach BVO. erwachsen. Man muß deshalb annehmen, daß auch nur die entsprechenden Teile des bürgerlich-rechtlichen Schadenerschaftsanspruchs übergehen. Also nicht der Anspruch auf Schmerzensgeld (§ 847 BGB.). Damit stimmt auch das RG.<sup>7)</sup> überein. Es begründet seine Entscheidung zunächst damit, daß die von ihm angenommene Art des Durchgangs der Forderung durch den Verletzten als ein gesetzlicher Übergang nach § 412 BGB. anzusehen sei (vgl. RG. 124, 113 = JW. 1929, 2056), auf den daher die Vorschriften über die vertragliche Abtretung anzuwenden seien. Forderungen, die nicht abgetreten werden könnten, gingen deshalb nicht über, also nicht der höchstpersönliche Anspruch auf Schmerzensgeld. Das RG. meint aber auch, es fehle der innere Grund für den Übergang, da die Genossenschaft bei Körperverletzung nur Krankenbehandlung, Berufsfürsorge und Rente oder Krankengeld für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit, nicht aber Ersatz des immateriellen Schadens gewähre. Diese letzteren Ausführungen treffen m. E. den allein durchschlagenden Grund, da der vom RG. angeführte in den Fällen des § 847 Abs. 1 Satz 2 nicht passen würde. Deshalb gehen auch nicht über die Ansprüche wegen Sachen, die bei einer Verletzung oder Tötung beschädigt oder zerstört sind. Der Übergang ist auch deshalb hier ausgeschlossen, weil § 1542 doch nur eine Doppelentschädigung nach BVO. und BGB. usw. verhindern soll. Die BVO. gewährt aber weder für die bei einem Unfall beschädigten Sachen noch für entgehende Heilungsmöglichkeit oder sonstigen nicht vermögensrechtlichen Schaden Ersatz. Nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 1542 gehen über nur die durch den Tod des Ernährers erwachsenden Ansprüche; das deckt sich mit § 844 Abs. 2 BGB. Man wird hierher aber auch die Beerdigungskosten rechnen müssen (§ 844 Abs. 1 BGB.). Denn denen entspricht das Sterbegeld der BVO. (vgl. §§ 201 ff.), zumal § 203 noch ausdrücklich besagt, daß dies Sterbegeld zunächst zur Deckung der Beerdigungskosten diene. Diese können die Hinterbliebenen doch nicht doppelt fordern. Nicht gehen also über die Ansprüche aus § 845 BGB. wegen ent-

<sup>2)</sup> Ähnliche Bestimmungen enthalten § 12 BeamtlGürG. v. 18. Juni 1901; § 11 PrBeamtlGürG. v. 2. Juni 1902 (nur beschränkt); §§ 23, 24 GejanglGürG. v. 30. Juni 1900.

<sup>3)</sup> RG. 60, 200; 76, 218 = JW. 1911, 552; 91, 145; 103, 219; 124, 113 = JW. 1929, 2056.

<sup>4)</sup> Gruch. 52, 565 ff.

<sup>5)</sup> RG. 85, 429 = JW. 1915, 93.

<sup>6)</sup> RG. 62, 337 = JW. 1906, 173.

<sup>7)</sup> RG. IV 708/28 v. 27. Mai 1929 in DRZ. 1929, 277/28 Nr. 642. Anders RVerfV.: Untl. Nachr. des RVerfV. 12, 911; Volkmann, BVO. zu § 1542.

gangener Dienste. Der § 1542 Abs. 1 Satz 2 nimmt von dem Übergang weiter aus die Ansprüche, die aus Schwangerschaft und Niederkunft erwachsen, also hauptsächlich die Ansprüche der unehelichen Mutter nach § 1715 BGB. Bei den gegen Unfall Versicherten und ihren Hinterbliebenen sind nach § 1542 Abs. 1 Satz 3 ausgenommen die Ansprüche gegen den Unternehmer und dessen in § 899 genannte Vertreter. Hier liegt die Sache eben so, daß die Versicherten und deren Hinterbliebenen einen Schadenersatzanspruch gegen diese Personen in der Regel überhaupt nicht haben, der Unternehmer (und deshalb auch seine Vertreter) durch die von ihm zu leistenden Beiträge zur Berufsgenossenschaft als genügend belastet gilt. Deshalb ist regelmäßig jeder Schadenersatzanspruch des Verletzten usw. hier ausgeschlossen, mögen Ansprüche nach RVO. erwachsen oder nicht. Nur wenn nach strafrechtlicher Feststellung der Unternehmer (sein Vertreter) den Unfall vorzüglich herbeigeführt hat oder diese Feststellung aus einem in der Person des Versicherten liegenden Grunde (Tod usw.) nicht möglich ist, steht dem Versicherten und ihren Hinterbliebenen ein Anspruch auf das Mehr zu, um das der Schadenersatzanspruch die Unfallentschädigung übersteigt. Andererseits haftet der Unternehmer usw. schon nach §§ 903 ff. in diesem Falle und auch bei Berufsfahrlässigkeit den Versicherungsträgern für deren Aufwendungen ohne weiteres. Für einen Übergang ist also kein Raum mehr schon hiernach. Die Bestimmung des § 1542 Abs. 1 Satz 3 also eigentlich überflüssig. Damit ist aber eine Ausnahme nur gemacht für das Gebiet der Unfallversicherung. Wird also ein Arbeiter im Betriebe ohne Betriebsunfall invalide, erhält er deshalb Invalidenrente nicht Unfallrente, so geht der Schadenersatzanspruch in Höhe der Invalidenrente auf die Versicherungsanstalt über<sup>9)</sup>. Dies ist durchaus berechtigt, da diese nicht, wie die Berufsgenossenschaft, durch eine den §§ 903 ff. entsprechende Vorschrift geschützt ist. Dabei bleibt aber zu beachten, daß diese Unterscheidung zum Teil hinsichtlich geworden ist, nachdem gemäß § 547 durch WD. v. 12. Mai 1925 (RGBl. I, 69) die Unfallversicherung auf die dort bezeichneten Berufskrankheiten ausgedehnt ist.

Die Ansprüche, die nach obigem übergehen, gehen in Höhe der zu gewährenden Versicherungsleistungen ganz über. Wird also der Erbsatzanspruch nur zum Teil für berechtigt erklärt, so geht doch dieser Teil in der angegebenen Höhe ganz über. Diese Leistungen sind also vorweg abzuziehen<sup>9)</sup>. Es geht nicht bloß der Leistungs-, sondern auch der Feststellungsanspruch über, es sei denn, daß die Leistungspflicht des Versicherungsträgers endgültig abgeschlossen ist. Da aber z. B. die Unfallrente, selbst wenn eine Abfindung oder Entziehung stattgefunden haben, wegen wesentlicher Verschlimmerung erneut festgesetzt werden können (§ 608, 611, 616, 1584), so kann der Schädiger beanspruchen, daß er insoweit durch einen Vorbehalt im Urteil geschützt werde. Ähnliches muß gelten, wenn die Invalidenrente nur vorläufig festgesetzt ist (§ 1585). Auch auf dem Gebiete der Invalidenversicherung können gleiche Verhältnisse eintreten (§ 1633).

Da der Übergang stattfindet, soweit die Versicherungsträger Leistungen zu gewähren haben, also auch für künftige Leistungen, nicht nur für bereits gewährte, und da er stattfindet mit dem Augenblick der Entstehung des Erbsatzanspruchs, so kann es nicht darauf ankommen, ob die Zeiten sich decken, für die beide Ansprüche erhoben werden. Macht also z. B. der Geschädigte Erwerbsverlust geltend für eine frühere Zeit, als für welche ihm Rente nach RVO. gewährt wird, so geht dieser Anspruch, soweit er zur Deckung der Rente nötig ist, doch über. Der vorbeschriebene Grundsatz muß um so mehr Platz greifen, als die Leistungen nach RVO. vielfach schematisch berechnet werden, während im Schadensprozesse nur die tatsächlichen Aufwendungen, der wirkliche Ausfall geltend gemacht werden kann.

Die Ansprüche gehen nach § 1542 über, soweit den Entschädigungsberechtigten nach RVO. Leistungen zu gewähren sind, d. h. soweit solche im Gesetz ausdrücklich vorgeschrieben sind (Mindestleistungen) und soweit sie nach dem Gesetz durch Satzung vorgeschrieben werden dürfen (vgl. z. B. §§ 182, 191, 194). Für die Krankenkassen kommen also in Betracht Krankenhilfe (d. i. Krankenpflege, Krankengeld, Krankenhauspflge, Hausgeld), Sterbegeld und Familienhilfe (§§ 179, 182, 184, 186, 201 ff., 205 ff.). Die Wochenhilfe kommt nicht in Betracht, da ja, wie schon oben bemerkt, nach § 1542 Ansprüche aus Schwangerschaft und Niederkunft nicht übergehen. Das Maß des Ertrages für Krankenpflege, -behandlung, -Hauspflege und Heilanstaltspflege ist dabei nach § 1542 Abs. 2 nicht nach dem wirklichen Aufwand, sondern ohne Rücksicht darauf, ob dieser größer oder kleiner ist, nach § 1542 Abs. 1 Satz 2—4 auch gegenüber dem Dritten schematisch berechnet, d. h. für Kranken-, Krankenhaus-, Heilanstaltspflege auf  $\frac{3}{8}$ , für den in diesen Umständen gewährten Unterhalt auf  $\frac{1}{2}$  des Grundlohns<sup>10)</sup>. Den Satz 5, wonach, wenn kein Grundlohn bestimmt ist, der wirkliche Aufwand zu ersetzen ist, hat § 1542 Abs. 2 merkwürdigerweise nicht für anwendbar erklärt. Es ist aber nicht ersichtlich, wie in einem solchen Falle anders gerechnet werden könnte.

Für die Berufsgenossenschaften kommt in Betracht der in den §§ 555 ff. näher bestimmte Ertrag des Schadens, der durch Tötung oder Körperverletzung entstanden ist, bei der Invalidenversicherung die Invaliden-Hinterbliebenenrente und die Kosten eines Heilverfahrens (§§ 1255, 1258, 1259 ff., 1269 ff.).

Doch ist die Sache für den Entschädigungsprozeß durch die Vorschrift des § 1543 vereinfacht. Danach ist das Gericht an die Entscheidung gebunden, die in einem Verfahren nach RVO. darüber ergeht, ob und in welchem Umfang der Versicherungsträger verpflichtet ist. Der Bescheid eines solchen Versicherungsträgers stellt eine Entscheidung i. S. des § 1543 dar. Sie ist für das Gericht auch insoweit bindend, als sie darüber entscheidet, in welchem Betriebe sich ein Unfall zugetragen hat. Ein anderer Betrieb kann dann nicht mehr in Betracht kommen (RG. 93, 281 = JW. 1918, 551; 111, 159 = JW. 1926, 555).

Fällt der Anspruch des Verletzten gegen den Versicherungsträger aus einem Grunde weg, der nur in den öffentlich-rechtlichen Versicherungsverhältnissen begründet ist, so fällt auch der Übergang des Schadenersatzanspruches von da ab fort. Der Verletzte ist berechtigt, diesen insoweit wieder geltend zu machen und die Klageerhebung des Versicherungsträgers, die Leistungen an diesen, die der Schädiger gemacht hat, unterbreiten auch die Verjährung zugunsten des Geschädigten<sup>11)</sup>. Wird andererseits die Versicherungsleistung nachträglich wieder gewährt oder über den im Schadensprozeß berücksichtigten und berücksichtigungsfähigen Betrag erhöht, so muß mit einer Art Vollstreckungsgegenklage (§ 767 ZPO.) geholfen werden<sup>12)</sup> 13).

DWR. i. R. Geh. J. R. Grünebaum, Düsseldorf.

### Wer ist beim Mietvertrag Halter des Kraftwagens?

Wer sich durch einen Kraftwagen an ein bestimmtes Ziel befördern läßt, oder wer ein Gut zur Beförderung an einen anderen Ort einem Fuhrherrn übergibt, schließt nicht einen Miet-, sondern einen Werkvertrag ab, denn er will einen bestimmten Erfolg erreichen. Hier ist nur der Unternehmer Halter. Ein Mietvertrag bez. eines Kraftwagens liegt nur dann vor, wenn ein solcher ohne bestimmten Zweck auf kurze oder längere Zeit überlassen und dafür ein Entgelt gezahlt wird. Die Frage der Halterchaft wird bei der Mehrzahl der Fälle hier ganz einfach liegen. Wer sich ein Kraftfahrzeug mietet, um es für kurze oder längere Zeit nach seinem Belieben zur Verfügung zu haben und sich dabei das Fahrzeug einschließt, Führer von einem Unternehmer stellen läßt, wird natürlich niemals Halter, denn der Betrieb geht für Rechnung des Vermieters und dieser behält auch die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug.

Schwieriger liegen die Fälle, in denen Vertragsverhältnisse auf längere Zeit abgeschlossen werden und der Mieter sich aus diesem Grunde an den Unkosten in anderer Weise beteiligt. Es wird z. B. auf den Fall in HöchstmPr. 1930 Nr. 628 verwiesen, wo der Eigentümer des Wagens ihn einem anderen für die Zeit seiner Abwesenheit zur Verfügung stellte, den Wagen aber in seiner Garage hielt und den Führer bezahlte, von dem Mieter jedoch den Lohn für den Führer und einen Teil der übrigen Unkosten erstattet erhielt. Ist dies ein besonders gelagerter Einzelfall, so gibt es auch Typen von längeren Verträgen: Behörden oder größere Geschäfte, insbes. Warenhäuser, brauchen vielfach zur Erledigung ihrer Geschäfte einen ganzen Kraftwagenpark, ziehen es aber aus Ersparnisgründen vor, an Stelle der Anschaffung eigener Kraftwagen sich diese von einem Fuhrunternehmer zu mieten. Derartige Verträge werden auf längere Zeit geschlossen. Vielfach wird dabei vereinbart (insbes. bei Warenhäusern), daß der Wagen die Aufschrift des Geschäfts erhält, daß auch der Führer und der Begleiter in einer bestimmten Geschäftsuniform auftreten. Regelmäßig wird in diesen Fällen der Führer von dem Fuhrunternehmer gestellt, nur der Begleiter ist Angestellter der Behörde oder des Warenhauses. Wer ist hier der Halter? Nach RG. 120, 154 ff., 160 = JW. 1928, 1721 ist es der Fuhrherr, der seinen Wagen einem Geschäft auf längere Zeit vermietet hatte. Der in RG. 93, 222 = JW. 1918, 566 entschiedene Fall, in welchem während des Krieges ein Kraftwagenbesitzer dem Marinefl. seinen Wagen zur zeitweiligen Benutzung überlassen, daneben den Wagen aber auch selbst benutzt hat, liegt anders. In beiden Fällen hat das RG. die Frage, ob der Mieter bzw. der Entleiher des Kraftfahrzeugs neben dem Fuhrherrn bzw. Eigentümer des Wagens als Halter haftet, dahingestellt gelassen, die rechtl. Möglichkeit einer solchen Haftung aber bejaht. Ausdrücklich festgestellt ist die Halterchaft von Mieter und Vermieter nebeneinander in VerkRdsch. 9, 224; dort handelt es sich um Vermietung des Kraftfahrzeugs auf zwei Tage, wobei der Mieter die Kosten übernommen und den Führer gestellt hatte.

Bei der Beantwortung der gestellten Frage ist von dem bekannten, vom RG. festgelegten Begriff auszugehen: Halter ist, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Ver-

11) RG. 72, 430 = JW. 1910, 157; 85, 429 = JW. 1915, 93.

12) Vgl. auch RG. 62, 339.

13) Nach der Drucklegung dieser Abhandlung kommt mir das Buch von Franz Seligsohn, Der Rückgriff der Versicherungsträger, Verlag W. Koshhammer, Stuttgart 1931, zu Gesicht, das sich im Abschn. I mit den auch hier erörterten, aber auch einer Reihe von Einzelfragen beschäftigt, die ich nicht berühren wollte. Da die dortigen Ausführungen mit den meinigen im wesentlichen übereinstimmen, kann ich von einer Bezugnahme im einzelnen absehen.

9) RG. 102, 131 ff. 10) RG.: JW. 1909, 471; RG. 62, 148.

10) RG. 103, 216 ff.

jüngungsgewalt darüber bejagt (vgl. zuletzt RG. 120, 159 = JW. 1928, 1721; weiteres bei Isaac-Sieburg § 7 III B). Die Mot. z. Entw. II hatten sich noch genauer dahin ausgesprochen, daß es bei dem Begriff der eigenen Rechnung darauf ankommt, wer den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparaturen vornehmen läßt. Unerheblich ist nach ständ. Rpr. das Eigentum am Wagen. Daraus folgt, daß entgegen RG.: HöchstRpr. 1930 Nr. 628 auch die Frage der Gefahrrtragung unerheblich ist, denn diese richtet sich nach dem Eigentum (casum sentit dominus). Entscheidend sind also im wesentl. wirtschaftl. Momente: Wer die Nutzungen aus dem Kraftfahrzeug zieht und auf der anderen Seite die Kosten trägt, ist Halter. Regelmäßig werden Nutzungen und Lasten in einer Person zusammenzufallen; wo dies nicht zutrifft, entscheidet die Lastentragung, denn auch die Haftung ist ein Teil der Lasten (vgl. Isaac-Sieburg a. a. O. Ziff. 4).

Geht man hiervon aus, so ist die Frage, ob der Mieter des Fuhrparks Halter ist, zu verneinen. Weder hat er das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch, noch besitzt er die Verfügungsgewalt. Der Betrieb geht zweifellos auf Rechnung des Fuhrherrn, denn ihm gehören nicht nur die Wagen, sondern er hat auch alles anzuschaffen, was für den dauernden Betrieb notwendig ist. Er stellt den Führer an, mag dieser vielleicht auch äußerlich durch seine Kleidung als Angestellter des Warenhauses erscheinen. Er besorgt die Betriebsmittel, die Reparaturen. Gegenstand seines Betriebes ist gerade die Vermietung von Kraftwagen an andere auf kürzere oder längere Zeit. Den Nutzen dieses Betriebes hat der Fuhrherr, denn er erhält auf der einen Seite die vertraglich festgesetzte Miete für die Stellung der Wagen; auf der anderen Seite ist es seine Sache, sich die Betriebsmittel möglichst vorteilhaft zu beschaffen, um auf diese Weise Gewinn zu erzielen. Für den Mieter geht der Wagen nicht auf eigene Rechnung, denn er hat nichts anderes als eine bestimmte Miete zu bezahlen, mögen nun die Unkosten des Betriebes größer oder geringer sein. Der Mieter hat einen anderen Betrieb, in dem das Kraftfahrzeug nur die Rolle eines Hilfsmittels spielt; dort soll nicht durch die Verwendung des Kraftfahrzeugs, sondern durch einen auf andere Ziele gerichteten Betrieb Nutzen erzielt werden.

Auch der Begriff der eigenen Verfügungsgewalt liegt beim Mieter nicht vor. Zwar wird in der Regel der Mieter unmittelbarer Besitzer i. S. des § 868 BGB., sobald die Sache übergeben wird; aber im vorl. Falle findet eine Übergabe nicht statt. Da die Wagen von Führern des Fuhrunternehmers geleitet werden, so bleibt dieser trotz der Vermietung unmittelbarer Besitzer. Er übt dauernd durch die Führer den Besitz aus, mögen auch die Wagen den ganzen Tag für die Zwecke der Behörde oder des Geschäftes in Anspruch genommen sein und nur abends zu dem Fuhrherrn zurückkommen. Danach ist der Fuhrherr allein als Halter anzusehen.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, wenn die Vereinbarungen der Parteien dahin gehen, daß einzelne oder alle Betriebsmittel vom Mieter zu stellen, die Reparaturen von ihm vorzunehmen sind oder der Führer vom Mieter angestellt wird. In einem solchen Falle werden die beiden Merkmale des Halters (eigene Rechnung und Verfügung) nicht mehr zusammenzutreffen, sondern es wird in der Person des Vermieters das eine, in der Person des Mieters das andere Merkmal vorliegen. Bei der Stellung der Betriebsmittel durch den Mieter ist zu unterscheiden, ob es sich nur um solche von geringerer Bedeutung handelt. Das RG. hat in der schon genannten Entscheidung RG. 120, 160 zutreffend ausgeführt, daß sich in der Person des Halters nichts ändert, wenn einzelne Betriebsmittel vom Mieter gestellt werden. Sobald aber der Mieter den größeren Teil oder alle Betriebsmittel und auch die Reparaturen übernimmt, wird man nicht mehr sagen können, daß der Betrieb auf Rechnung des Vermieters geht; denn dann trägt der Mieter das Risiko des Be-

triebes und zahlt dem Vermieter nur für die Benutzung der Wagen ein bestimmtes Entgelt. Fehlt also in diesem Falle beim Vermieter das Merkmal der eigenen Rechnung, so fehlt das Merkmal der Verfügungsgewalt, wenn der Vermieter zwar die Betriebsmittel stellt und die Reparaturen vornimmt, der Mieter aber den Führer besorgt. Denn in diesem Falle wird zwar der Vermieter mittelbarer Besitzer i. S. des § 868 BGB., hat aber als solcher nicht mehr die unmittelbare Verfügung über den Wagen. Bei einem Wagen, der den ganzen Tag zur Verfügung des Mieters steht und von dessen Führer gelenkt wird, hat der Vermieter keine Verfügungsgewalt über den Wagen, jedenfalls nicht (und darauf kommt es hier an) während des Betriebes des Mieters, d. h. zur Zeit des Unfalls. Nicht anders liegt die Sache, wenn bei der gewöhnl. Vermietung eines Personenkraftwagens der Mieter selbst fährt. Würde man in diesen Fällen dem oben entwickelten Begriff des Halters konsequent nachgehen, so würde überhaupt kein Halter vorhanden sein, weil die beiden Begriffsmerkmale weder in der Person des Vermieters noch in der des Mieters zusammentreffen. Hier könnte man daran denken, die zur Reichsgerichtspflicht ergangene Entsch. des RG.: JW. 1920, 556 entspr. anzuwenden und abzuwägen, welches der beiden Merkmale im besonderen Falle den Ausschlag zu geben hat. Diese Lösung ist aber nicht befriedigend, weil sie letzten Endes auf eine Durchbrechung des Halterbegriffs hinauskommt und sich keineswegs immer feststellen läßt, welches Merkmal das wichtigere ist: für die Entstehung des Unfalls wird die Frage der Verfügungsgewalt, für die Haftung die Frage wichtiger sein, auf wessen Rechnung der Betrieb geht. Die Lösung ist auch nicht zweckmäßig, da für den Verletzten vor dem Prozeß das innere Verhältnis zwischen Vermieter und Mieter nicht zu übersehen, die Frage nach der größeren Wichtigkeit des einen Merkmals auch äußerst schwierig zu entscheiden ist, der Verletzte also nicht wissen würde, an wen er sich zu halten hat. Richtiger erscheint es, in einem solchen Falle anzunehmen, daß beide an dem Betrieb des Wagens beteiligten Personen, also sowohl Vermieter wie Mieter, als Halter anzusehen sind, weil sich die wesentlichen Merkmale in ihnen zusammen verkörpern. An etwas Ähnliches denkt wohl das RG., wenn es sagt, die beiden Voraussetzungen der Haltererschaft brauchen nicht in jedem Augenblick vorhanden zu sein (Verf.-Rdch. 9, 224). Diese Formulierung erscheint aber nicht richtig. Es kommt ja nicht auf die ganze Dauer des Vertrages, sondern allein auf den Augenblick des Unfalls an. Für diesen Zeitpunkt müssen die Voraussetzungen der Haltererschaft festgestellt werden, und hier ver-

Man wird bei der oben vertretenen Ansicht nicht vergessen dürfen, daß es sich um eine Hilfskonstruktion handelt, um die etwas widerspenstigen Lebensverhältnisse in eine juristische Form zu bringen. Diese Konstruktion ist also nur nötig, wenn die beiden Merkmale der Haltererschaft sich nicht schon in einer Person zusammenfinden. Wo dies der Fall ist, besteht keine Mehrheit von Haltern, wenn sich auch noch bei einer zweiten Person eines der beiden Merkmale finden läßt. Dagegen ist eine solche Mehrheit möglich, wenn sich beide Merkmale in mehreren Personen finden.

Die Frage der Haltererschaft beim Mietvertrage wird im allgemeinen zu beantworten sein. Die obigen Ausführungen zeigen aber, daß es auch hier zahlreiche Zweifel gibt. Das ist im Interesse des Verletzten, der vor dem Prozesse den richtigen Halter ermitteln muß, zu bebauern, aber nicht zu vermeiden. Eine Festlegung durch gesetzl. Norm ist bei der Verschiedenheit des Vertragsinhalts nicht möglich, auch nicht erwünscht. Die Rpr. muß eine gewisse Elastizität haben, um zu verhindern, daß der eigentl. Halter durch Überlagerung des Kraftfahrzeugs an wirtschaftlich schwache Personen sich seiner Haftung entziehen kann.

RA. Dr. Sieburg, Berlin.

## Schrifttum.

Staatsanwalt Dr. Siebers: **Wie kann der Kraftfahrer Unfälle verhüten?** Mit 16 Abbildungen, 2 Kartenbeilagen und Anhang: Die Rechte des Kraftfahrers nach Empfang einer polizeilichen Strafverfügung. Plauen. Verlag für Sport, Technik und Verkehr Dipl.-Ing. Herzner und Otto Krapsky. Preis 2 M.

Der aus jahrelanger Bearbeitung von Verkehrsunfällen und als Selbstfahrer hierzu berufene Verf. macht seine Erfahrungen Juristen und Kraftfahrern zugänglich. Er stellt die wichtigsten Unfallursachen dar, wobei die Schilderung durch die beigegebenen Abbildungen und Hinweise auf Fälle aus der Praxis außerordentlich lebendig wirkt.

Die in dem Buch enthaltenen Hinweise zur Verhütung von Verkehrsunfällen sind für jeden Kraftfahrer, aber auch für jeden Juristen, der mit dieser Materie befaßt ist, beachtlich. D. S.

Dr. Friß Oppenheimer, Rechtsanwalt in Karlsruhe: **Kraftfahrvorschriften für Karlsruhe.** Die Straßenpolizeiordnung v. 2. Jan. 1930 mit Erläuterungen unter Berücksichtigung der Kraftfahrzeugverordnung, der badischen Straßenverkehrsordnung und der badischen Rechtsprechung. Karlsruhe. Verlag G. Braun. 80 Seiten. Preis broschiert 2,40 M.

Der Verf. begnügt sich nicht damit, die Karlsruher Straßenpolizeiordnung eingehend zu erläutern. Er erörtert in klarer und vorbildlich übersichtlicher Weise auch die wichtigsten reichs- und landesrechtlichen Fragen des Kraftfahrrechts. So gewinnt das Buch, das zunächst nur als Hilfsmittel für den örtlichen Kraftfahrer gedacht ist, weit über den lokalen Rahmen hinaus eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Es ist lehrreich, wie der Verf. den Karlsruher Bezirk zum

Ausgangspunkt seiner Erläuterungen nimmt und wie er auf diese Weise in knappster Form einen für jeden andern reichsdeutschen Kraftfahrer geeigneten Kommentar geschaffen hat. Die Bedenken gegen die Überspannung der Sorgfaltspflicht, wie sie die Rpr. der oberen Gerichte entwickelt hat, sind zutreffend hervorgehoben. Die Hand des technisch vorgebildeten und die Verkehrserfahrung beherrschenden Kraftfahrers ist gleichermäßen erkenntlich wie der Kopf des Juristen. Das Wesentliche ist geschickt herausgearbeitet und auf eine kurze auch dem Laien verständliche Formel gebracht. Besonders zweckmäßig erscheint die synoptische Gegenüberstellung der reichsgerichtlichen Vorschriften der KraftVerkVO. mit denen der Karlsruher Straßenpolizeiordnung.

RA. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

**Dr. jur. Hans Joachim Engel: Das Recht der Verpackung bei Lieferungsgeäften.** Berlin 1930. Verlag von Georg Stille. 38 S.

Diese für die Praxis recht nützliche kleine Schrift behandelt einen Ausschnitt aus den Fragen des Lieferungsgeäfts. Sie gibt Ausführungen über die auftauchenden Probleme und verwendet dabei ein umfangreiches Material aus den Lieferungsbedingungen verschiedener Geschäftszweige. Dabei werden auch, im Sinne der Rechtsfaktisforschung und des Wirtschaftsrechts, wirtschaftlich-technische Gesichtspunkte mit berücksichtigt. Ein Zeichen der Zeit ist es, daß in der praktischen Ausgestaltung der Dinge wieder Amerika im Vordergrund steht.

Vermißt hat der Beurteiler ein Eingehen auf die Verhältnisse der überseeischen Ausfuhr. Über den in der hant. Rpr. oft behandelten Begriff der seemäßigen Verpackung und über die in den Auftragsbedingungen des Verbandes Deutscher Exporteure enthaltenen Bestimmungen über die Verpackung hätte sich wohl etwas sagen lassen. Das um so mehr, als der Verf. die entsprechenden österr. Gebräuche anführt (S. 17 Anm. 1). Eine Prüfung in dieser Hinsicht hätte dann auf die wichtige Frage geführt, wieweit diese Art der Verpackung auf die sog. Untersuchungs- und Rückepflicht — nicht hinsichtlich der Verpackung, sondern hinsichtlich der Ware selbst — von Einfluß ist.

Auf Fälle des Überseeekaus wird der Blick auch durch das vom Verf. (S. 38) angeführte Ur. RG. 59, 121 gelenkt. Hier wäre darauf hinzuweisen gewesen, daß dieses Urteil die Revisionsentsch. zu dem auf S. 30 angeführten Bl. v. 11. Dez. 1903 ist und daß das RG. die Schlußfolgerung des OLG. bekämpft, daß die Verpackung mitverkauf ist und deshalb Gegenstand der Rückepflicht sei — eine Ansicht, der auch der Verf. nicht zustimmt.

Bemerkenswert und vom Standpunkt des geltenden Rechts zutreffend ist die Auffassung (S. 34) über die Haftung für mangelhafte Verpackung. Auch das RG. hat in der vom Verf. nicht mit berücksichtigten Entsch. RG. 106, 309 = JW. 1924, 178 die Haftung für Schäden, die die Ware infolge mangelhafter Verpackung erlitten hat, als Haftung für Verschulden aufgefaßt, aber auf sie § 377 BGB. angewandt. Daß die bloße Verschuldenshaftung immer zu billigen Ergebnissen führt, ist eine andere Frage. Das zeigt ein (m. W. nicht abgedrucktes) Ur. des HansOLG. v. 9. Okt. 1919: Schokolade war nach dem Gefahrenübergang beschädigt, weil die Kästen aus ungenügend ausgetrocknetem Holz waren, den Anspruch des Käufers aber abgewiesen, weil dem Verkäufer nach der Lage des Falls kein Verschulden nachzuweisen war (übrigens scheint bei der hier auf S. 34 angeführten Entsch. JW. 1918, 257<sup>o</sup> ein Zitierfehler vorzuliegen).

Auch Fragen des Warenzeichenrechts, der Sachmiete u. a. werden behandelt. Bei letzterer hätte auch die in Laienkreisen gelegentlich vertretene Ansicht bekämpft werden können, daß der Anspruch auf weitere Vergütung erlischt, wenn die berechneten Beträge den Preis der Verpackung erreichen.

Alles in allem bietet die Schrift keine gerade abschließende, aber doch anerkennenswerte Behandlung eines tatsächlich und rechtlich wichtigen Sondergebiets.

RA. Prof. Dr. M. Leo, Hamburg.

**Dr. Fritz Oppenheimer, Rechtsanwalt in Karlsruhe: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen.** Mit den reichs- und landesrechtlichen Durchführungsbestimmungen und Reichskraftwagentarif für Güter und Tiere. Mit Einleitung und Verweisungen und Sachverzeichnis. Berlin 1932. Carl Heymanns Verlag. Preis 2 M. Von 25 Exemplaren an je 1,80 M., von 50 Exemplaren an je 1,75 M., von 100 Exemplaren an je 1,70 M.

Eine Besprechung des kurz vor Redaktionsschluß eingegangenen Buches soll baldmöglichst erfolgen.

**Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts.** Begründet von Dr. F. A. Gruchot. Herausgegeben von Dr. Predari, Senatspräsident bei dem Reichsgericht i. R., Dr. Dr. Schle-

gelberger, Staatssekretär im Reichsjustizministerium, Honorarprofessor der Rechte an der Universität Berlin, und Dr. Martin Wolf, Professor der Rechte an der Universität Berlin. Neue Folge. 9. Jahrg. (der ganzen Reihe 72. Jahrg.) Erstes Heft. Berlin 1932. Verlag von Franz Vahlen.

Aus dem Inhalt des ersten Heftes sind hervorzuheben die nachstehenden Abhandlungen:

1. Das Wesen der Börse im Rechtssinne und die Praxis. Von Dr. Heinrich Göppert, Wirkl. Geh. Rat und Professor der Rechte in Bonn a. Rh.
2. Zur Lehre von der Zweckänderung bei Vereinen. Von Senatspräsident Wicher in Naumburg a. S.
3. Öffentliche Bestellung von Wirtschaftsprüfern im Reich und in Hamburg. Von Dr. jur. R. Schrader, Regierungsrat bei der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe in Hamburg.

Es folgen dann eine Reihe von Entscheidungen des RG. und des RAibG., ein Bericht über die Rechtsprechungen des RG., die in den Bänden 131—133 der Entscheidungen in Zivilsachen abgedruckt sind, ein Bericht über das zivilrechtliche Schrifttum des Jahres 1931 und eine Reihe von Buchbesprechungen. D. S.

**Rechtsanwalt Dr. Kurt Friedlaender, Berlin: Verordnung des Reichspräsidenten über die Zahlungsfrist in Aufwertungsachen.** Nachtrag zu der systematischen Darstellung. Die Rückzahlung. Verzinsung und Beitreibung der Aufwertungshypothek mit vollständigen Gesetzestexten. Berlin 1932. Verlag von Georg Stille. Preis geh. 1,50 M.

Verf. gibt eine ausführliche systematische Darstellung des sich aus der NotVO. v. 10. Nov. 1931 ergebenden Rechtszustandes. Eine solche systematische Darstellung bildet eine vortreffliche Ergänzung zu den erschienenen Kommentierungen der NotVO. und ist besonders geeignet, den Leser in das neue Recht einzuführen. — In einem weiteren Abschnitt bringt der Verf. Ergänzungen zu seinem Buch: „Die Rückzahlung, Verzinsung und Beitreibung der Aufwertungshypothek“, in denen er insbes. zu dem inzwischen erschienenen Schrifttum Stellung nimmt. In einem dritten Abschnitt behandelt Verf. einige besonders interessante Fragen, die sich aus der Einwirkung des Fälligkeitgesetzes auf die Rechtsstellung des Eigentümers, persönlichen Schuldners, Schuldübernehmers, Ausgleichsverpflichteten und Bürgen ergeben. Diese Fragen sind in der Tat von großer Bedeutung und werden noch zu manchen Zweifeln Anlaß geben. Es ist daher durchaus verdienstlich, daß Verf. diese Fragen einer besonderen Erörterung unterzogen und damit auch dem Fernerstehenden nähergebracht hat. Das Buch kann jedem, der sich über das neue Recht unterrichten will, nur empfohlen werden.

DRegR. Harmering, Berlin.

**Dr. Heinrich Dehmal, Polizeidirektor a. D.: Das österreichische Kraftfahrrecht.** Nachträge. Wien. Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei. VIII und 83 Seiten. Preis Ganzleinen 2,90 M.

Zu dem JW. 1931, 852 besprochenen Band Nr. 246 der Handausg. österr. Gesetze und VO. ist vom gleichen Verf. der vorl. Nachtrag im Juni 1931 erschienen. Er enthält die zahlreichen den Kraftfahrzeugverkehr regelnden Gesetze und VO. aus der Zeit seit Herausgabe des Hauptwerkes bis zum Juni 1931.

Vor allem handelt es sich um das „Zwischenstaatl. Übereink. über den Verkehr von Kraftfahrzeugen“ und das zwischenstaatl. Übereink. über den Straßenverkehr v. 24. April 1926, die Landesstraßenpolizeigesetze, die auf Grund des BundesG. v. 20. Dez. 1929 in den einzelnen Bundesländern erlassen wurden, und das Benzinsteuer- und KraftwagenabgabeG. v. 28. Jan. 1931. Aufgenommen sind ferner die zur Zeit geltenden Vorschriften über die Verkehrsregelung in Wien und eine Zusammenstellung der wichtigsten gewerberechtlichen Bestimmungen sowie die VO. v. 12. Aug. 1931 betr. die Änderung der Vorschriften der KraftfahrVO. über den Auslandverkehr.

Das Buch, dessen Bedeutung und Brauchbarkeit bereits JW. 1931, 853 hervorgehoben ist, ist durch den Nachtrag zu einem auch für den deutschen Juristen wichtigen Handbuch ergänzt worden, das im wesentlichen alle für den Kraftfahrzeugverkehr wichtigen Rechtsvorschriften enthält. D. S.

### Berichtigung.

Der JW. 1932, 715 r. Sp. unrichtig angegebene Titel der Schrift von Millner lautet: Dr. Fritz Millner: Die rechtliche Struktur der Kartellquote und Probleme der Quotenübertragung. Eine wirtschaftsrechtliche Studie. Leipzig 1932. Verlag Hans Buske. Preis 3 M.

# 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 Rechtsanwälten beim Reichsgericht Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Dr. Kurlbaum, Justizrat Dr. Schrömbgens und Rechtsanwalt Huber.

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

#### I. Materielles Recht.

##### 1. § 7 KraftfG.; §§ 823 ff. BGB.

1. Ein Kraftwagenführer kann nur dann wegen Überlassung der Führung an einen anderen auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden, wenn für ihn nicht nur die Möglichkeit, sondern auch eine Rechtspflicht bestand, den anderen von der Lenkung auszuschließen.

2. Eine Gebrauchsanmaßung durch Unberufene i. S. des § 7 Abs. 3 Satz 1 KraftfG. (Schwarzfahrt) kann schon dann vorliegen, wenn eine an sich von dem Halter angeordnete Fahrt nicht durch den dazu bestimmten Führer, sondern entgegen seinem Willen und ohne sein Wissen durch eine andere Person ausgeführt wird.

Die Kl. haben in Anspruch genommen die Bekl. zu 1 als Halterin, den Bekl. zu 3 als Führer eines Kraftwagens, den Bekl. zu 2, weil er als der für die Fahrt bestimmte Lenker des Kraftwagens die Steuerung dem Bekl. zu 3 überlassen habe, obwohl er gewußt habe, daß dieser lediglich einen Fahrkursus bei einer Fahrschule beendet hatte, aber noch nicht im Besitz des Führerscheins war.

Das OLG. kommt in Übereinstimmung mit dem LG. zu dem Ergebnis, daß der Bekl. zu 3, M., den Unfall schuldhaft verursacht habe. Es erachtet für erwiesen, der Bekl. sei zu schnell gefahren, habe insbes. auch die Fahrgeschwindigkeit bei der Annäherung an die schon von weitem erkennbare Baustelle, von der aus der Verletzte die Straße überquert habe, nicht so herabgemindert, daß er den Kraftwagen bei plötzlichem Auftauchen von Hindernissen, womit er namentlich angefaßt der Baustelle habe rechnen müssen, rechtzeitig hätte abbremsen können. Bei sachgemäßem Verhalten würde er hierzu in der Lage gewesen sein, da der Verletzte ihm schon in einer Entfernung von 12 m sichtbar geworden sei. Außerdem habe der Bekl. zu 3 im entscheidenden Augenblick den Kraftwagen nach der falschen Richtung, nämlich nach links in der Richtung auf den Verletzten gesteuert, statt mit einer Wendung nach rechts hinter ihm vorbeizufahren. In Übereinstimmung mit dem LG. nimmt das OLG. weiter an, daß den Verletzten ein mitwirkendes Verschulden treffe, weil er die Fahrbahn überquert habe, ohne sich auch nach links zu überzeugen, ob sie frei sei. Bei der Abwägung kommt das OLG. mit dem LG. zu dem Ergebnis, daß der Schaden zu  $\frac{1}{4}$  von dem Verletzten selbst, zu  $\frac{3}{4}$  von dem Bekl. M. verursacht sei.

Das BG. erachtet demgemäß in diesem Umfang die Haftung des Bekl. zu 3 als des Führers des Kraftwagens nach § 18 KraftfG., zugleich aber auch nach § 823 ff. BGB. für gegeben. Hinsichtlich der Bekl. zu 1 stellt es ihre Haftung als Halter des Kraftwagens fest, während es über ihre Haftung nach § 831 BGB. noch nicht entschieden hat. Die Haftung des Bekl. zu 2, R., entnimmt es aus § 823 BGB., läßt aber dahingestellt, ob er auch nach den Vorschriften des KraftfG. haftbar sei. Die Rev. der Bekl. zu 1 macht demgegenüber geltend, daß die Voraussetzungen ihrer Haftung nach § 7 KraftfG. weder tatsächlich noch rechtlich gegeben seien; für das schuldhafte Verhalten des Bekl. M., durch das

der Unfall verursacht sei, hafte sie nicht. Die Rev. des Bekl. zu 2 rügt rechtsirrig Anwendung des § 823 BGB.

Die Rev. des Bekl. zu 2 hatte Erfolg. Voraussetzung der Anwendung des § 823 BGB. auf den Bekl. zu 2 hinsichtlich seines Verhaltens zu der Führung des Kraftwagens durch den Bekl. zu 3 ist rechtlich, daß für den Bekl. zu 2 nicht nur die Möglichkeit, sondern auch eine Rechtspflicht bestand, den Bekl. zu 3 von der Lenkung des Kraftwagens auszuschließen. Nach dieser Richtung hat das BG. bisher eine Feststellung zum Nachteil des Bekl. zu 2 nicht getroffen. Der Bekl. zu 2 hatte unter Hinweis auf das Ur. im zweiten Rechtszuge des Strafverfahrens, geltend gemacht, der Bekl. zu 3 sei als Leiter des Autoparks sein Vorgesetzter gewesen und habe als solcher anordnen dürfen und auch angeordnet, daß der Bekl. zu 2 den Kraftwagen nicht führe, sondern nur als Begleiter mitfahre; für den Bekl. zu 2 habe keine Möglichkeit bestanden, sich dieser Anordnung zu widersetzen. Nach den angezogenen Strafakten hat die Gr. Str. diese Behauptung des Bekl. zu 2 als bewiesen angesehen und ihn auch aus diesem Grunde freigesprochen. Eine hiervon abweichende Feststellung ist im vorliegenden Rechtsstreit vom BG. nicht getroffen, so daß für die Rev. Inst. von der Richtigkeit der Behauptung des Bekl. zu 2 auszugehen ist. Dann liegt aber eine auf freier, von dem Bekl. zu 2 zu vertretender Entscheidung beruhende Überlassung der Lenkung des Kraftwagens an den Bekl. zu 3 nicht vor, und zwar um so weniger, als für diesen Fall bei Zugrundelegung der bisherigen weiteren Feststellungen des BG. auch nicht feststeht, daß der Bekl. zu 2 die Verfügungsgewalt und -möglichkeit hinsichtlich des Kraftwagens für die hier in Frage stehende Fahrt gehabt hat. Das BG. hat insbes. keine Feststellung nach der Richtung getroffen, daß der Bekl. zu 2 etwa trotz der Steuerung des Kraftwagens durch den Bekl. zu 3 verantwortlich für die Fahrt gewesen sei, sei es als der wirkliche Führer — das BG. läßt seine Haftung nach den Vorschriften des KraftfG. dahingestellt —, sei es wegen pflichtwidrigen Unterlassens rechtzeitigen Eingreifens gegenüber dem Bekl. zu 3.

Die Haftung der Bekl. zu 1 nach § 7 KraftfG. begründet das BG. unter Ablehnung der Einwendung der Bekl., es habe sich um eine Schwarzfahrt nach Abs. 3 des. gehandelt, mit folgenden Darlegungen. Eine widerrechtliche Gebrauchsanmaßung liege bei dem Bekl. zu 2 nicht vor, da er ebenso wie der Bekl. zu 3 — dieser als Transportbegleiter — an dem Unfalltag mit Wissen und Willen der Bekl. zu 1 aus dem Werkshof abgefahren sei. Gegen Wissen und Willen der Firma habe der Bekl. zu 3 nur die Steuerung des Wagens übernommen. Dieser Umstand sei jedoch nicht geeignet, die Bekl. zu 1 als Halterin von der Gefährdungshaftung zu befreien. Wenn der bestellte Führer und der Beifahrer gegen den Willen des Halters beim Fahren sich abwechseln, so werde die Fahrt noch nicht zu einer Schwarzfahrt. Die Rev. der Bekl. zu 1 ist als begründet anzuerkennen, da das BG. auch nach dieser Richtung den Sachverhalt noch nicht genügend aufgeklärt hat und daher für das RevG. eine abschließende rechtliche Beurteilung noch nicht möglich ist. Zutreffend geht allerdings das BG. davon aus, daß es sich bei der Fahrt, auf der der Unfall eintrat, an sich um eine von der Bekl. zu 1 angeordnete Fahrt handelte, an der insbes. auch die von ihr vorgesehenen Bekl. zu 2 und 3 teilgenommen haben. Der Auffassung jedoch, daß es im Sinne der Vorschrift in § 7 Abs. 3 Satz 1 KraftfG. unerheblich sei, ob entgegen der Anordnung der Bekl. zu 1 der ordnungsmäßige Führer nur als Beifahrer mitfahre, die Steuerung dagegen von dem als Beifahrer vorgesehenen, mit einem Führerschein (noch) nicht versehenen Transportbegleiter ausgeführt werde, kann in dieser Allgemeinheit nicht beigestimmt werden. Der Halter eines Kraftfahrzeugs soll durch die Vorschrift in § 7 Abs. 3 Satz 1 KraftfG. gegen die Folgen unbefugter Benutzung geschützt werden; er soll für die Handlungen Unberufener nicht haften. Eine Gebrauchsanmaßung durch Unberufene wird je nach

Lage der Umstände auch dann vorliegen können, wenn eine an sich von dem Halter angeordnete Fahrt nicht durch den dazu bestimmten Führer, sondern entgegen seinem Willen und ohne sein Wissen durch eine andere Person ausgeführt wird (Müller, AutomobilG., 5. Aufl., A III zu § 7 Abs. 3 S. 246/47). Nach den bisherigen Feststellungen des BG. ist jedoch die Möglichkeit nicht mit Sicherheit auszuschließen, daß diese Voraussetzung rechtlich gegeben ist. Insbesondere ist die Sachlage hier nicht so, wie das BG. irrig anzunehmen scheint, daß der Bekl. zu 2 die Fahrt als der ordnungsmäßig bestellte Führer begonnen und nach Antritt der Fahrt in gegenseitigem Einverständnis der Bekl. zu 2 und 3 — zeitweiliger — Wechsel in der Führung des Kraftwagens auf der ordnungsmäßig begonnenen Fahrt stattgefunden hat: vielmehr ist der (zunächst) ordnungsmäßig bestellte Führer tatsächlich von vornherein nicht zur Führung des Kraftwagens gekommen. Wie bereits zu der Rev. des Bekl. zu 2 dargelegt ist, hat das BG. bisher nicht ausreichend Stellung zu diesen Vorgängen genommen. Es hat nicht erörtert, welche Befugnisse insbes. auch dem Bekl. zu 3 nach dieser Richtung in dem Geschäftsbetrieb der Bekl. zu 1 zustanden. Es bedarf aber noch der Prüfung durch den Tatrichter dahin, durch welche Organe oder Angestellten der Bekl. — einer juristischen Person mit der Zweigstelle in D. — die Bestimmung der Fahrten und die Einteilung der Fahrer und Begleiter vorgenommen zu werden pflegte und für die hier in Betracht kommende Fahrt vorgenommen ist; in welcher Weise ferner die Durchführung dieser Bestimmung im allgemeinen und für diese Fahrt im besonderen gehandhabt wurde. Von dem Ergebnis der Nachprüfung in dieser Hinsicht wird die Entsch. darüber abhängen, einmal, ob die Führung des Kraftwagens durch den Bekl. zu 3 überhaupt dem Willen des besulenen Vertreters widersprach, sodann, ob sie den Gesamtkarakter der Dieserfahrt nach Lage der besonderen Umstände in einer solchen Weise veränderte, daß die Annahme sich rechtfertigen ließe, es handle sich bei ihr nicht mehr um die Erledigung der angeordneten Fahrt im Sinne der Bekl. zu 1, es liege vielmehr eine völlig aus diesem Rahmen fallende Fahrt vor. Würde sich eine Bejahung dieser Frage auf Grund der erneuten Nachprüfung ergeben, so würde das BG. auch Stellung zu nehmen haben zu dem Einwand der Kl. aus Satz 2 in § 7 Abs. 3 KraftfG., daß die unbefugte Benutzung des Kraftwagens durch den Bekl. zu 3 durch Verschulden der Bekl. zu 1 ermöglicht worden sei.

(U. v. 16. März 1931; 472/30 VI. — Düsseldorf.) [H.]

2. § 7 KraftfG.; §§ 17, 18, 19 KraftfVerfB.D.; § 286 ZPD.

1. Wenn einem Kraftfahrer zwei Radfahrer hintereinander entgegenkommen, dann muß er mit der Möglichkeit rechnen, daß der erste dem folgenden den Ausblick nach vorn mehr oder minder verdeckt oder daß der nachfolgende darauf vertraut, der Vorfahrende werde auf die Sicherheit der Fahrtlinie achten, und daß er dann, durch unerwartetes Absteigen seines Vordermannes zum Ausbiegen gezwungen, durch den plötzlichen Anblick des nahen Kraftfahrzeugs verwirrt wird und einen Fehler macht.

2. Daß er in solchem Fall nicht durch das Absteigen des Vorfahrenden, sondern durch den Anblick des Kraftfahrzeugs in Verwirrung gekommen ist, ist so naheliegend, daß das Gegenteil nicht ohne besonderen Grund angenommen werden darf.

3. Der Kraftfahrer hat in solchem Fall rechtzeitig langsame Fahrt anzunehmen und Signal zu geben.

4. Die Vernehmung eines Zeugen darüber, daß ein anderer Zeuge, der über eine Wahrnehmung bei einem Unfall ausgesagt hat, erklärt habe, er habe von dem Unfall nichts gesehen, kann nicht mit der bloßen Begründung abgelehnt werden, es fehle an Gründen, wes-

halb er unter Eid die Unwahrheit gesagt haben sollte.

Am 13. März 1928 zwischen 17 und 18 Uhr fuhr der Kl. auf seinem Fahrrad an der rechten Seite einer Kreisstraße. Während der Kl. den vor ihm vom Rad gestiegenen Zeugen S. links überholte, wurde er von dem ihm entgegenkommenden Dieserkraftwagen der Erstbeklagten, den der Zweitbeklagte lenkte, erfasst und zu Boden geschleudert. Hierbei erlitt der Kl. einen doppelten Schädelbruch.

Das OLG. wies ab. Das RG. hat aufgehoben und zurückverwiesen. Das OLG. hält für erwiesen, daß der Zweitbeklagte vorschriftsmäßig die rechte Seite des Fahrdammes innegehalten habe. Der Kläger sei mit gesenktem Kopfe hinter dem Zeugen S. hergefahren und habe bei dessen plötzlichem Absteigen gestürzt. Dadurch sei der Kl. verwirrt worden; bei dem unvermutet erforderlicher gewordenen Ausweichen sei der Kl. zu weit links zur Straßenmitte geraten, habe geschwankt und sei dann über die Straßenmitte hinaus gegen den fahrenden Kraftwagen gestürzt. Bei der Übersichtlichkeit der Straße habe der Zweitbeklagte annehmen dürfen, die hintereinander fahrenden Radfahrer würden ihn sehen; er habe deshalb nicht nötig gehabt, Warnungszeichen zu geben. Der Kl. würde auch, wenn er Signale gehört hätte, seine Fahrbahn nicht geändert haben. Es habe dazu auch kein Anlaß bestanden. Beim Überholen des S. habe der Kl. den Kraftwagen ohnehin bemerkt, und auch bei früherem Bemerkten würde er nach links gebogen sein und genügend Platz dazu gehabt haben. Die Unsicherheit des Kl. sei nicht auf das unerwartete Herannahen des Kraftwagens, sondern allein auf das unvermutete Absteigen des S. zurückzuführen. Auch die etwa zu hohe Geschwindigkeit des Kraftwagens sei nicht ursächlich für den Unfall, da das Wanken des Kl. und sein Sturz unvermutet und zu einer Zeit geschehen seien, als ein Halten des schon herangekommenen Wagens auch bei geringerer Geschwindigkeit nicht mehr möglich gewesen wäre. Der Wagenführer habe bei der Sachlage keine Verpflichtung gehabt, mit besonders mäßiger Geschwindigkeit zu fahren. Der Unfall sei auf das Verhalten des Kl. zurückzuführen, und der Führer des Kraftwagens habe jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beobachtet.

Das OLG. stellt an die Sorgfaltspflicht des Kraftwagenführers zu geringe Anforderungen. Nach §§ 7 Abs. 2, 18 KraftfG. hat der Führer die Pflicht, jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt zu beobachten, und es wird damit von ihm eine besondere Umsicht und Geltsgegenwart verlangt (RG. 86, 151<sup>1</sup>); 92, 38; 96, 131; JW. 1928, 797, 1723<sup>3</sup>; Gruch. 1930, 420 Nr. 47). Die Umsicht hat der Führer von vornherein zu betätigen, nicht erst im Augenblicke der Gefahr; seine Aufgabe ist es namentlich, allen denkbaren Gefahren nach Möglichkeit vorzubeugen. Rechtsirrig ist danach die Annahme des OLG., der Zweitbeklagte habe keine Warnungssignale zu geben brauchen, weil seine Fahrbahn frei gewesen sei und die Radfahrer sich links gehalten hätten. Ein vorsichtiger Kraftwagenführer muß auch mit Unbesonnenheiten anderer Begebenutzer und mit zufälligen Ereignissen rechnen, welche die Radfahrer von ihrem bisherigen Wege ab und in seine Fahrbahn führen könnten. Wenn mehrere Radfahrer hintereinander fahren, so liegt die Möglichkeit nahe, daß der erste dem folgenden den Ausblick nach vorn mehr oder minder verdeckt oder daß die nachfolgenden darauf vertrauen, der Vorfahrende werde auf die Sicherheit der Fahrtlinie achten. Der Zweitbeklagte durfte daher nicht ohne weiteres voraussetzen, jeder einzelne Radfahrer werde ihn schon aus weiter Entfernung bemerken, so daß er sich ohne Gefahr nähern könne. Vielmehr gebot die Verkehrssicherheit, daß der Zweitbeklagte auf sein Herannahen frühzeitig durch Warnungssignale aufmerksam machte. Die Feststellung, daß das Hupein im allerletzten Augenblicke den Unfall nicht mehr hätte abwenden können, wird der Sachlage nicht gerecht. Mindestens hätte geprüft werden müssen, ob nicht der Zweitbeklagte zu der Zeit, als er den Zeugen S. vom Rade steigen sah, deutlich hörbare Warnungszeichen gemäß § 19 KraftfVerfB.D. in der damals geltenden Fassung v. 5. Dez. 1925 und 28. Juli 1926 hätte abgeben

<sup>1</sup>) JW. 1915, 404.

müssen, durch die Unterlassung gegen diese Vorschrift verstoßen hat und ob nicht durch rechtzeitige Abgabe der Warnungszeichen der Unfall verhütet worden wäre. Denn nunmehr ergab sich eine Unübersichtlichkeit auf der linken Straßenseite, und der Kraftwagenführer mußte damit rechnen, daß der Kl. als nachfolgender Radfahrer nach links, also nach der Richtung seiner Fahrbahn, ausbiegen werde. Nun meint zwar das OLG., das Hüpen würde auch zu dieser Zeit nichts genutzt haben, weil er durch das unerwartete Absteigen seines Vordermanns in Verwirrung geraten und schließlich gegen den Kraftwagen gestürzt sei. Diese Annahme entspricht so wenig der Lebenserfahrung, daß sie nur unter ganz besonderen bisher nicht festgestellten Umständen sich rechtfertigen ließe. Wenn der Kl. zunächst gedankenlos hinter seinem Vormann auf seiner rechten Straßenseite einherfuhr und dann nach dem Absteigen des Zeugen S. nach links ausbog, so würde alles dies ohne Schaden verlaufen sein, wenn nicht in demselben Augenblick der Kraftwagen der Bekl. mit unverminderter Geschwindigkeit vorübergefahren wäre. Nach der bisher unwiderlegten Darstellung des Kl. hat er erst, als er hinter dem Zeugen S. hervorkam, den Kraftwagen bemerkt. Von den beiden Ereignissen, welche kurz hintereinander den Kl. überraschten, bildete das Absteigen des S. ein an sich ganz ungefährliches, leicht vermeidbares Hindernis, während die unmittelbare Nähe des Kraftwagens lebensbedrohend wirken mußte. Demgegenüber erscheint die Schlussfolgerung des OLG. nicht recht verständlich, daß gerade der erste Vorgang den Kl. aus der Fassung gebracht habe und nicht vielmehr der zweite. Denn die tägliche Erfahrung lehrt, daß Personen, welche sich schnell heranziehenden Kraftwagen unerwartet gegenüber sehen, nicht selten kopflos handeln. Die kurzen Ausführungen des Urteils lassen nicht mit Sicherheit ersehen, daß das OLG. die sich abspielenden Vorgänge erschöpfend gewürdigt hat und weshalb es von der natürlichen Auffassung abgewichen ist, daß der Kl. aus Angst vor dem Kraftwagen ins Schwanken geraten sein wird. Wäre der Kl. durch Warnungszeichen vor dem Beginn seiner Überholungsbeziehung aufgeklärt, so würde er nach menschlichem Ermessen sich vorsichtiger verhalten haben.

Bei der vom OLG. offengelassenen Frage, ob der Zweitbeklagte mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren sei, stellt das Urteil ebenfalls zu Unrecht auf den letzten Augenblick der Gefahr ab. Es hätte der Prüfung bedurft, ob der Zweitbeklagte bei richtiger Voraussicht und Geistesgegenwart so zeitig hätte bremsen können und müssen, daß der Unfall vermieden oder wesentlich abgeschwächt worden wäre. Es kann nicht anerkannt werden, daß das gelegentliche Absteigen eines Radfahrers und das Überholen durch einen anderen so ungewöhnliche Vorgänge seien, daß sie von einem entgegenkommenden Kraftwagenführer außer Betracht gelassen werden dürften und als unabwendbare Zufälle anzusehen seien.

(U. v. 20. April 1931; 543/30 VI. — Hamm.) [5.]

3. §§ 7, 9 KraftfG.; §§ 17, 18 KraftfVerfVd.; §§ 286, 304 BPD.; § 1542 RWD.; §§ 254, 276, 323 BGD.

1. Der Kraftfahrer, dem bei Dunkelheit und regnerischem Wetter auf beiden Straßenseiten Fußgänger und Radfahrer mit und ohne Laternen entgegenkommen, darf nicht mit 30 bis 35 km Geschwindigkeit fahren.

2. Bei Anwendung des § 254 BGD. ist in erster Linie das ursächliche Verhalten der Beteiligten ins Auge zu fassen und zu den dabei zu beachtenden Umständen gehört das Verschulden als solches.

3. Auch hinsichtlich des Abblendens verlangt § 7 Abs. 2 KraftfG. von dem Halter die Führung des Entlastungsbeweises.

4. Setzt sich der Anspruch aus mehreren selbstständig zu beurteilenden Einzelansprüchen zusammen, so darf Urteil nach § 304 BPD. erst erlassen werden, wenn feststeht, daß nach jeder Richtung dieser Einzelansprüche ein Schaden entstanden ist.

4. Der Klärung der sich aus § 1542 RWD. er-

gebenden Fragen bedarf es, bevor Grundurteil oder Feststellungsurteil ergeht.

Im November 1927, morgens zwischen 6 und 7 Uhr, fuhr der Kl. auf seinem unbeluchteten Fahrrad auf einer Landstraße. Es war noch dunkel und das Wetter regnerisch. Mit dem Kl. fuhren in gleicher Richtung noch eine Anzahl anderer Radfahrer, die ebenso wie er ihrer Arbeitsstelle zustrebten. Sie benutzten zum Teil die rechte, zum Teil die linke Straßenseite. Es kam zu einem Zusammenstoß zwischen dem Kl. und dem dem Bekl. gehörigen und von ihm selbst gesteuerten Personenkraftwagen, der in entgegengesetzter Richtung fuhr. Dabei wurde der Kl. schwer verletzt. Er hat seinen Schaden im Wege der Leistungs- und Feststellungsklage geltend gemacht, der Bekl. eigenen Schaden im Wege einer Widerklage.

Das OLG. hat dahin erkannt, daß der Bekl. dem Kl. ein Fünftel und der Kl. dem Bekl. vier Fünftel des Schadens zu ersetzen habe. Das OLG. hat die Ver. beider Parteien unter Berichtigung der Formel des ersten Urteils dahin zurückgewiesen, daß der vom Kl. geltend gemachte Zahlungs- und Rentenanspruch dem Grunde nach zu einem Fünftel und der vom Widerkl. erhobene Zahlungsanspruch dem Grunde nach zu vier Fünfteln gerechtfertigt sei und daß die Verpflichtung des Bekl. zum Ersatz allen weiteren dem Kl. aus dem Unfall entstandenen und entstehenden Schadens im Rahmen des KraftfG. zu einem Fünftel festgestellt werde.

Rev. und z. T. die Anschlußrevision sind begründet.

A. Zur Revision (des Klägers).

Obwohl eine Haftung des Bekl. nach § 823 BGB. den Kl. günstiger stellen würde, als eine solche auf Grund der Vorschr. des KraftfG. (vgl. u. a. § 847 BGB. und § 12 KraftfG.) und obwohl der Kl. jedenfalls in der Ver. Inst. auf § 823 BGB. ausdrücklich hingewiesen hatte, was nicht einmal erforderlich gewesen wäre (RG. 129, 60<sup>1)</sup>), hat sich das OLG. darauf beschränkt, den Sachvortrag des Kl. lediglich an der Hand der Bestimmungen des KraftfG. (vgl. § 16 daf.) zu prüfen. Schon hierin liegt für den Kl. dann eine Verschmäherung, wenn auch nur die Möglichkeit gegeben ist, daß das OLG. bei Anwendung des § 823 BGB. zu einem dem Kl. günstigeren Ergebnis gelangt sein würde. Zum mindesten eine solche Möglichkeit läßt sich nach dem bisher festgestellten Sachverhalt nicht ausschließen.

1. Was zunächst das Verhalten des Bekl. anlangt, so hat der Kl. drei Vorwürfe erhoben.

a) Der Bekl. sei auf der linken Straßenseite gefahren (vgl. § 21 Abs. 1 S. 1 KraftfVerfVd. in der zur Unfallzeit geltenden Fassung v. 5. Dez. 1925 u. 28. Juli 1926 [RGBl. I, 439 u. 425]). Diese Behauptung des Kl. sieht das angef. Ur. auf Grund der Beweismüdigung (§ 286 BPD.) sogar als widerlegt an.

b) Der Bekl. habe eine übermäßige Fahrgeschwindigkeit innegehalten. Auch diesen Vorwurf hält der Ver. Inst. für nicht begründet. Denn nach dem Beweisergebnis sei der Kraftwagen unmittelbar nach dem Zusammenstoß zum Stehen gebracht worden und daraus folge, daß der Bekl. im Höchstenfalls eine Stundengeschwindigkeit von 35—40 km beobachtet habe. Eine solche Fahrgeschwindigkeit auf freier Landstraße könne aber selbst bei Berücksichtigung des Umstandes, daß Radfahrer auf beiden Straßenseiten entgegengekommen seien, nicht als zu hoch angesehen werden. Gegen diese Auffassung erheben sich bei Zugrundelegung des unstreitigen Sachverhalts und der eigenen Angaben des Bekl., die dieser gegen sich gelten lassen muß, rechtliche Bedenken nach mehreren Richtungen. Der Bekl. hatte behauptet, er sei mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 30—35 km gefahren und übrigens in Verkennung der einem Kraftfahrzeugführer nach § 276 BGB. und §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 und 2 KraftfVerfVd. obliegenden Pflichten hinzugefügt, er sei auf freier Landstraße berechtigt gewesen, eine noch höhere Geschwindigkeit einzunehmen, den Kl. habe er in einer Entfernung von 8 m vor sich auftauchen sehen; bei einer Geschwindigkeit von 35 km betrage der Bremsweg etwa 9 m oder, wie der Bekl. später angegeben hat, etwa 6 m. Ob sich mit diesen eigenen Angaben des Bekl. die Feststellung des angef. Ur. (§ 561 Abs. 2 BPD.), daß der Kraftwagen unmittelbar nach dem

Zusammenstoß zum Stehen gekommen sei, obgleich der Kl. auf seinem Fahrrad dem Bekl. entgegenfuhr und bei dem regnerischen Wetter die Fahrstraße annehmbar glatt gewesen ist, vereinigen läßt, wird das BG. auf Grund der erneuten Verhandlung nachzuprüfen Gelegenheit haben. In jedem Falle aber kann die Auffassung des Vorderrichters aus Rechtsgründen nicht gebilligt werden, daß nach Lage der Umstände der Bekl. mit einer Stundengeschwindigkeit von etwa 35 km habe fahren dürfen. Die Straße war von zahlreichen Arbeitern belebt, die in der frühen Morgenstunde bei Dunkelheit teils zu Fuß, so daß ihnen eine Beleuchtungspflicht nicht oblag, teils zu Rad mit und ohne Laternen auf beiden Seiten des Weges ihren Arbeitsstellen zustrebten; es herrschte regnerisches Wetter, das dem Bekl. den Überblick über die Fahrbahn so sehr behinderte, daß er unbeleuchtete Personen oder Gegenstände erst auf eine Entfernung von 8 m vor seinem Wagen wahrnehmen konnte; zudem hat sich der Zusammenstoß am Anfang einer Straßenkrümmung (vgl. dazu übrigens § 18 Abs. 3 KraftfVerfVd. in der ursprünglichen Fassung v. 3. Febr. 1910 [RGBl. 389], die zur Erläuterung des jetzt geltenden § 18 Abs. 2 KraftfVerfVd. heranzuziehen ist, RG. 120, 156<sup>2)</sup>; 130, 167<sup>3)</sup>) zugetragen, so daß dem Bekl. die Sicht auf das, was sich hinter der Straßenkrümmung zutrug, noch besonders erschwert war; bei etwaiger Glätte der Straße infolge des Regens würde auch vielleicht die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt gewesen sein. Hiernach lagen alle oder fast alle Voraussetzungen vor, unter denen der § 18 Abs. 2 KraftfVerfVd. (vgl. auch §§ 17 Abs. 1 und 18 Abs. 1 das. und § 276 BGB.) dem Kraftfahrer ein so langsame fahren zur Pflicht macht, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Was unter kürzester Entfernung zu verstehen ist, sagt die KraftfVerfVd. nicht. Dieser Begriff läßt sich nicht in einer allgemein gültigen Weise bestimmen, es kommt vielmehr auf die Umstände des Einzelfalles an. Aus dem Zweck der Vorschr., Verkehrsunfälle zu verhüten, ist zu entnehmen, daß der Führer seine Fahrgeschwindigkeit so niedrig halten muß, daß er unter sorgfältiger Berücksichtigung aller Umstände, z. B. der Sichtweite, der Beschaffenheit (Gewicht, Zustand der Bremsen) des Fahrzeugs und des Weges und der Schrecksekunde sein Fahrzeug noch rechtzeitig vor einem nach der Sachlage möglicherweise auftauchenden Hindernis zum Stehen bringen kann; daß er erst dann, alsbald nachdem ein Zusammenstoß sich ereignet hat, anzuhalten in der Lage ist, genügt nicht (Jsaac-Sieburg, *AutG.*, 2. Aufl., Anm. 18 zu § 18 KraftfVerfVd. nebst Nachweisen). Nun lag hier eine solche außergewöhnliche Häufung gefahrdrohender Momente vor, daß eine Stundengeschwindigkeit von selbst 30 km erheblich zu hoch war und daß dies dem Bekl. bei Anwendung auch nur eines Mindestmaßes von Aufmerksamkeit nicht hätte entgehen dürfen. Für diese grobe Fahrlässigkeit haftet der Bekl. dem Kl. sowohl nach § 823 Abs. 1 BGB. wie nach Abs. 2 das. (RG. 84, 425; 130, 168<sup>4)</sup>) auf Schadensersatz und der Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. kommt nicht in Frage. Ob der Bekl. auch noch die §§ 20 und 22 KraftfVerfVd. — gemeint ist wohl § 21 a und nicht § 22 — verletzt hat, wie die Rev. meint, wird hiernach auf sich beruhen können.

c) Der Bekl. habe seine Scheinwerfer nicht oder nicht genügend abgeblendet (§ 17 Abs. 3 KraftfVerfVd.). Der VerK. ist ersichtlich davon ausgegangen, daß dem Bekl. die Pflicht zum Abblenden obgelegen habe. Diese Auffassung trifft nach dem festgestellten Sachverhalt deshalb zu, weil die Sicherheit des Verkehrs dies erforderte, und es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob auch der Sonderfall des § 17 Abs. 3 S. 1 KraftfVerfVd., das Begegnen mit anderen „Fahrzeugen“, gegeben sein würde; ob unter den Begriff der Fahrzeuge i. S. dieser Vorschr. auch Fahrräder fallen, ist zum mindesten zweifelhaft (vgl. dagegen die jetzt geltende Fassung der KraftfVerfVd. v. 15. Juli 1930 [RGBl. I, 276], in der in § 17 Abs. 3 S. 3 Halbsatz 1 der Ausdruck „Fahrzeuge“ durch „Begegnenutzer“ ersetzt ist, wozu auch Radfahrer gehören; Jsaac-Sieburg a. a. O., Anm. 27 zu § 17 KraftfVerfVd.). Das angef. Ur. sieht jedoch weder als er-

wiesen an, daß der Bekl. nicht gehörig abgeblendet habe noch auch das Gegenteil. Auf diesem Wege ließe sich daher mit dem Vorderrichter nur zu einer Haftung des Bekl. aus § 7 Abs. 1 KraftfG. (vgl. Abs. 2 das.), nicht aber auch aus § 823 Abs. 2 BGB. gelangen.

2. Zum Verhalten des Kl. ist folgendes zu bemerken.

a) Mit Recht erblickt der VerK. in dem Befahren einer öffentlichen Straße mit einem unbeleuchteten Fahrrad bei Dunkelheit eine gröbliche Verletzung der Verkehrsvorschriften durch den Kl., und es kann sich daher nur fragen, ob gerade der Umstand, daß der Kl. ohne Laterne fuhr, für seinen Unfall mitursächlich gewesen ist. Das OLG. hat die Bejahung dieser Frage als so selbstverständlich angesehen, daß es keine Begründung hierfür gegeben hat. Gegen seine Annahme erheben sich jedoch so gewichtige Bedenken, daß eine Verkennung des Rechtsbegriffs des ursächlichen Zusammenhangs als möglich erscheint. Der Bekl. hat nämlich in seiner Eingabe an das PolPräf. v. 11. Nov. 1927, die also aus einer Zeit herrührt, als die Vorgänge dem Bekl. noch frisch in der Erinnerung waren, folgende Darstellung gegeben, die er im wesentlichen auch im Prozeß wiederholt hat: „Die Radfahrer fuhren teils mit, teils ohne Laternen. Plötzlich bog aus einem mir entgegenkommenden Trupp von Radfahrern, die auf der falschen Seite ... fuhren, nach der anderen Straßenseite herüber einer aus dem Trupp aus. Es war dies auf eine Entfernung von mir, die ich auf etwa 8 m schätze.“ Bei Zugrundelegung dieser eigenen Angaben des Bekl. ist nicht ohne nähere Darlegung einzusehen, weshalb es nicht zu dem Unfall gekommen sein würde oder der Unfall weniger schlimme Folgen gehabt hätte, wenn der Kl., der sich erst 8 m vor dem Kraftwagen aus dem Radfahrertrupp gelöst hat, auf einem beleuchteten statt auf einem unbeleuchteten Fahrrad gefahren wäre.

b) Ob der Kl. eine für ihn verbotene Straßenseite benutzt hat, indem er der getroffenen Feststellung nach auf der linken Seite gefahren ist, ist in dem angef. Ur. zum mindesten nicht klar entschieden worden. Auf diesen etwaigen Verstoß des Kl. gegen irrevocabile Polizeivorschriften, etwa eine provinzielle Straßenverkehrsordnung, oder allenfalls auch gegen eine örtliche Verkehrsritze, könnte es dann ankommen, wenn dieser Verstoß eine der Ursachen für den Unfall gesetzt haben sollte, was der Vorderrichter annimmt.

c) Ein besonders schwer zu bewertendes Verschulden des Kl. leitet das BG. daraus her, daß der Kl. beim Herannahen des Kraftwagens im letzten Augenblick es versucht habe, die für ihn richtige (rechte) Straßenseite zu gewinnen. Diese Beurteilung steht in einem gewissen Widerspruch zu der in einer anderen Stelle des Ur. enthaltenen Ausführung, es sei nicht ausgeschlossen, daß der Kl. durch die vom Kraftwagen des Bekl. ausgehende Blendwirkung in seinen Maßnahmen beeinflusst oder in der sicheren Führung seines Fahrrades beeinträchtigt worden sei. Die Beweislast für das Selbstverschulden des Kl. und dessen Umfang liegt nach § 9 KraftfG., § 254 BGB. dem Bekl. ob und wenn die Möglichkeit besteht, daß der Kl. die objektiv verfehlte Maßregel, die Straße zu kreuzen, unter dem Einfluß der Blendwirkung ergriffen hat, so erscheint das ihm etwa zur Last fallende Verschulden zum mindesten in einem milderen Lichte.

3. Zur Frage der Abwägung gem. § 9 KraftfG., § 254 BGB. ist der VerK. zutreffend davon ausgegangen, daß es hierbei nicht nur auf das Maß des beiderseitigen Verschuldens, sondern auch auf das der beiderseitigen Verursachung ankommt. Allerdings spricht § 9 KraftfG. nur vom Verschulden des Verletzten. Nach dem hier angezogenen § 254 BGB. aber ist in erster Reihe das ursächliche Verhalten der Beteiligten ins Auge zu fassen und zu den dabei zu beachtenden Umständen gehört das Verschulden als solches (RG. 53, 399; 54, 14; 69, 57<sup>5)</sup>; RGUr. v. 4. März 1915, VI 507/14, und v. 20. April 1931, VI 492/30; RGHRkomm., Erl. 1 d zu § 254 Bb. I S. 415). Mit Recht macht jedoch die Rev. darauf aufmerksam, daß der Vorderrichter ein sehr wesentlich zu Lasten des Bekl. gehendes Moment, nämlich die Betriebsgefahr des Kraftwagens, nicht erkennbar berücksichtigt hat. Diese Unterlassung fällt um so mehr ins Gewicht, als, auch

<sup>1)</sup> ZB. 1928, 1721. <sup>2)</sup> ZB. 1931, 875. <sup>3)</sup> ZB. 1931, 875.

<sup>4)</sup> ZB. 1908, 299.

ganz abgesehen von dem Verschulden des Bekl., die Betriebsgefahr des Wagens bei dem Zusammentreffen so vieler den Eintritt eines Verkehrsunfalls objektiv begünstigender Umstände erheblich erhöht war.

4. Zusammenfassend ist hiernach zu sagen, daß einmal die Beschränkung der Haftung des Bekl. auf den Rahmen des Kraftf. in dem Urteilsauspruch zur Feststellungsklage auf Rechtsirrtum beruht und daß nicht ohne weiteres angenommen werden kann, der Bekl. würde auch bei richtiger Erkenntnis der Sach- und Rechtslage zu dem dem Kl. ungünstigen Verteilungsmaßstab von  $\frac{1}{5}$  zu  $\frac{4}{5}$  gelangt sein. Hiernach unterlag das angef. Urf., soweit zuungunsten des Kl. erkannt ist, in vollem Umfang der Aufhebung.

#### B. Zur Anschlußrev.

1. Die beiden Rügen, die diese Rev. erhebt, sind unbegründet.

a) Die erste geht dahin, die bloße Möglichkeit nicht genügender Abblendung reiche zur Beweisfähigkeit des Bekl. nach § 7 Abs. 2 KraftfG. nicht aus. Diese Rechtsansicht geht fehl. Der § 7 Abs. 2 KraftfG. verlangt von dem Halter die Führung des Entlastungsbeweises unter anderem auch nach der Richtung, daß der Führer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Solange also die Möglichkeit offen bleibt, daß dem Führer ein Versehen nach irgendeiner Richtung zur Last fällt, bleibt es bei der Haftung des Halters nach § 7 Abs. 1 KraftfG. Hinsichtlich der Pflicht des Führers zum Abblenden ist eine Ausnahme nirgends gemacht.

b) Ferner weist die Anschlußrev. darauf hin, daß das angef. Urf. das Verhalten des Kl. als „in hohem Maße verkehrswidrig und jede Vorsicht und Überlegung vermissenlassend“ gekennzeichnet, also das Selbstverschulden des Kl. als besonders gröblich erachtet habe; daher hätte die Klage ganz abgewiesen und der Widerklage in vollem Umfang stattgegeben werden müssen. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Denn die Abwägung der Umstände, die bei der Schadenzuteilung nach § 9 KraftfG., § 254 BGB. zu berücksichtigen sind, hängt von der Würdigung des Sachverhalts ab und ist daher grundsätzlich Sache des Richters. Für ein Eingreifen des RevG. ist im wesentlichen nur dann Raum, wenn entweder die Beurteilung des Verhaltens eines Beteiligten einen Rechtsverstoß erkennen läßt oder offenbar wesentliche Tatumstände unberücksichtigt geblieben sind. Soweit die Verteilung des Schadens zu Lasten des Bekl. in Betracht kommt, ist keine dieser Voraussetzungen gegeben.

2. Dagegen nötigen zwei sachlich-rechtliche Irrtümer des BG. dazu, das angef. Urf. auch auf die Anschlußrev. wenigstens zum Teil aufzuheben.

a) Soweit der Kl. im Wege der Leistungsklage Schadensersatz für die Zeit vor der Lagerhebung fordert, setzt sich sein Anspruch aus mehreren selbständig zu beurteilenden Einzelansprüchen und nicht nur aus mehreren unselfständigen Rechnungsposten eines einseitlichen Anspruchs zusammen, nämlich aus Erwerbsverlust, Krankenhauskosten und Sachschaden. Folglich durfte gem. § 304 ZPO. Grundurteil über alle drei Ansprüche erst erlassen werden, wenn feststand oder doch wenigstens in hohem Maße wahrscheinlich war, daß dem Kl. nach allen drei Richtungen irgendein Schaden entstanden sei (vgl. Sydow-Busch, ZPO., Anm. 5 zu § 304 nebst Nachweisen). Dies traf hinsichtlich des Erwerbsverlustes und des Sachschadens, nicht aber hinsichtlich der Krankenhauskosten ohne weiteres zu. Denn der Bekl. hat bestritten, daß dem Kl. Kosten letzterer Art überhaupt erwachsen seien, da dieser zwangsversichert gewesen sei. Hierzu hat der Vorderrichter bisher keine Feststellung getroffen, und es fehlt sogar an einer ausreichenden Substantiierung dieses Anspruchs durch den Kl.

b) Der Kl. trägt selbst vor, daß er aus Anlaß des Unfalls Krankengeld und eine Unfallrente bezogen hat. Insofern sind also die aus dem Unfall erwachsenen Schadensersatzansprüche des Kl. im Augenblick ihrer Entstehung (RG. 103, 219) in gewissem Umfang gem. § 1542 RVO. auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger kraft Gesetzes übergegangen, und der Kl. ist zur Einklagung dieses Teiles der Ansprüche nicht befugt. Der Klärung der hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen hätte es nach ständiger Rspr. (RG. 62, 339;

123, 41\*); JW. 1931, 865<sup>11)</sup>) bedurft, bevor Grundurteil erlassen werden durfte, und das gleiche gilt auch für das Feststellungsurteil. Danach hätte der Vorderrichter dem Feststellungsanspruch des Kl. nur mit der Maßgabe stattgegeben dürfen, daß die auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger etwa — was aufzuklären gewesen wäre — übergegangenen Teile des Feststellungsanspruchs von dem Feststellungsurteil nicht mitumfaßt werden. Ferner aber hätte bezüglich der Leistungsklage, soweit sie auf Erstattung des Erwerbsverlustes gerichtet war, vor Erlass des Grundurteils ermittelt werden müssen, ob denn überhaupt von den eingeklagten 3600 M und namentlich von der monatlichen Rente von 120 M der Kl. noch irgend etwas zu fordern hat. Denn vom Standpunkt des BG. aus ist der Bekl. nur zu einem Fünftel schadensersatzpflichtig und mangels jeder Feststellung über die Höhe des Arbeitsverdienstes, den der Kl. ohne den Unfall gehabt haben würde, ist es zum mindesten zweifelhaft, ob nicht ein Fünftel dieses Teiles des vom Kl. erlittenen Schadens ihm von öffentlich-rechtlichen Versicherungsträgern erstattet worden ist und erstattet wird.

(U. v. 15. Jan. 1932; 405/31 VI. — Kassell.)

[5.]

4. §§ 7, 17 KraftfG. Ob im einzelnen Falle der Zusammenstoß und der Unfall durch die Betriebsgefahren beider Kraftfahrzeuge verursacht ist, oder nur durch die des einen, ist wesentlich Sache der tatsächlichen Beurteilung. Beruht der Zusammenstoß darauf, daß einem mit 40—50 km Geschwindigkeit auf der rechten Seite fahrenden Kraftfahrzeug plötzlich durch ein ungewöhnlich schnell links fahrendes, ins Schleudern geratenes Kraftfahrzeug der Weg versperrt wird, so ist es nicht rechtsirrig anzunehmen, daß der Unfall lediglich auf das sachwidrige Verhalten des Führers des letzteren Fahrzeuges zurückzuführen sei.

Der Erklässer der Bekl. stieß mit seinem Motorrad mit dem ihm gleichfalls auf einem Krafttrabe entgegenkommenden Kl. zusammen. Das BG. stellt tatsächlich fest, daß F. mit ungewöhnlicher Geschwindigkeit auf der für ihn verbotenen linken Straßenseite gefahren sei. Er könne sich nicht damit entschuldigen, daß er wegen der rechts teilweisen auf dem Fahrdamm gehenden Fußgänger so weit links habe fahren müssen. Mindestens hätte er dann langsam fahren und möglichst schnell die rechte Fahrbahn wieder gewinnen müssen. Daß er beides nicht getan und dadurch entgegenkommende Fahrzeuge stark gefährdet habe, bedeute ein schweres Verschulden. Der Kl. sei mit etwa 40—50 km in der Stunde stets auf der rechten Straßenseite etwa 1—1½ m vom Straßenbankeff gefahren. F. habe im letzten Augenblick einen Bremsversuch gemacht und dadurch sei, wie der Sachverständige annehme, der hintere Teil seines Rades vorgeschleudert worden. Die nach dem Unfall von Zeugen beobachtete Schleifspur von F.'s Rade habe bis 1 oder 2 m an das linke Bankeff herangereicht. Nach der glaubwürdigen Aussage der Beifahrerin des Kl. habe F. etwa eine Hauslänge vor dem Zusammenstoß abgestoppt und sei dann gegen das Rad des Kl. „geschliffen“.

Aus diesem Sachverhalt folgert das BG., daß die Ursache des Zusammenstoßes und seiner Folgen allein in dem schuldhaften Verhalten des F. liege, der mit übermäßiger Geschwindigkeit auf der falschen Fahrbahn gefahren sei. Der Kl. sei ordnungsmäßig gefahren; ihn treffe kein Verschulden. Bei der Schnelligkeit, mit der sich der Vorfall abgespielt habe, könne man nicht sagen, daß der Kl. den Gedanken hätte fassen müssen und ausführen können, noch weiter rechts zu fahren, und es sei unsicher, ob sich dadurch in Anbetracht des Stoppversuchs des F. der Zusammenstoß hätte vermeiden lassen. Für einen Schadensausgleich nach den § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG., § 254 BGB. sei hiernach kein Raum.

Die Rev. war ohne Erfolg. Richtig ist zwar, daß dem Kl. die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr anzurechnen ist, wenn sie für den Unfall mit ursächlich war (RG. 130, 130<sup>12)</sup>). Ob aber im einzelnen Falle

<sup>11)</sup> JW. 1929, 916.

<sup>12)</sup> JW. 1930, 2943.

der Zusammenstoß und der Unfall durch die Betriebsgefahren beider Kraftfahrzeuge verursacht ist, oder nur durch die des einen, ist wesentlich Sache der tatsächlichen Beurteilung (RG. 123, 165<sup>2)</sup>). Das OLG. will nach dem Zusammenhang der Urteilsgründe annehmen, daß infolge des Bremsens das Rad des F. sich schräg gestellt und mit großer Gewalt gegen das Rad des K. geschoben hat. War aber auf diese Weise die Fahrbahn des K. nahezu versperrt, so daß ihm zumal bei der gebotenen Schnelligkeit keine sichere Möglichkeit des Ausweichens verblieb, so ist dem OLG. nicht aus Rechtsgründen entgegenzutreten, wenn es annimmt, der Unfall sei lediglich auf das schwidrige Verhalten des F. zurückzuführen und das Rad des K. habe keine Bedingung für den Zusammenstoß gesetzt. Damit ist die erste Voraussetzung des § 17 KraftfG., daß der Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht sei, ohne Rechtsirrtum verneint, und aus diesem Grunde entfällt die Ausgleichungspflicht des K., ohne daß es darauf ankommt, ob er den Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. geführt hat. Wollte man aber die völlige Ausschaltung des vom K. geführten Rades aus der Ursachenreihe für den Unfall nicht als berechtigt anerkennen, so folgt daraus nicht, daß der Rev. stattzugeben wäre. Denn so wenigstens ist aus dem Urteil zu entnehmen, daß nach den Umständen der Schaden so vorwiegend von F. verursacht worden ist, daß demgegenüber eine Ersatzverpflichtung des K. aus § 17 KraftfG. nicht in Betracht kommt.

(U. v. 9. März 1931; 446/30 VI. — Stuttgart.) [H.]

5. §§ 7 Abs. 1, 18 KraftfG.; §§ 17, 23 KraftfG.; §§ 254, 276, 412, 823, 831 BGB.; § 1542 RVD.

1. Daß jeder Führer eines Kraftwagens auch verpflichtet ist, die Herbeiführung gefährlicher Situationen zu vermeiden, gilt in besonderem Maße bei der Überholung anderer Fahrzeuge.

2. Das Maß der Pflicht des mitfahrenden Eigentümers eines Kraftwagens zum Eingreifen in die Fahrweise des Kraftwagenführers bestimmt sich lediglich nach § 276 BGB., nicht nach § 7 Abs. 2 KraftfG.

3. Der Übergang nach § 1542 RVD. trifft nicht den Anspruch auf Schmerzensgeld.†)

Der Bekl. fuhr am 7. Okt. 1926 mit seinem Kraftwagen, den er selbst steuerte, auf der Staatsstraße von H. nach L. als er hinter dem Dorfe St. nach Abgabe wiederholter Hupensignale im Begriff war, das in derselben Richtung mit etwa 30-km-Stundengeschwindigkeit auf der Mitte der Straße vor ihm fahrende Einspanner-Pferdegeschirr des W. zu überholen, stieß er kurz vor Beendigung des Überholens mit dem aus der entgegengesetzten Richtung in etwa 70-km-Stundengeschwindigkeit heran kommenden Kraftwagen des T. zusammen. Lenker dieses Wagens war der Kraftwagenführer P., Insasse der K. Beide Kraftwagen wurden beschädigt und der K. schwer verletzt. Der Bekl., der hinter dem nur in geringer Höhe beladenen und daher die Sicht nach vorwärts nicht beeinträchtigenden W. fahrenden Einspanner fuhr, hatte vor dem Beginn des Überholens an sich ein Blickfeld

von ungefähr 200 m vor sich. Seine Sicht wurde jedoch durch einen gleichfalls nach L., und zwar reichlich 100 m vor W., fahrenden Planwagen zum Teil behindert. Infolgedessen, aber auch wegen einer nahe der Unfallstelle befindlichen Krümmung und Wölbung der Straße, war für den von H. kommenden Bekl. der vor ihm liegende Teil der Straße nur reichlich 100 m unbeschränkt übersehbar.

Nach §§ 7 Abs. 1, 18 KraftfG. i. Verb. m. §§ 17 Abs. 1 und 23 Abs. 1 KraftfG. in der zur Zeit des Unfalls geltenden Fassung muß der Kraftwagenführer beim Überholen eines anderen Fahrzeugs schon unter Berücksichtigung der verkehrsüblichen Sorgfalt eine besondere gesteigerte Vorsicht beobachten. Er ist zwar zum Überholen eines langsamer fahrenden Fahrzeugs befugt, das Überholen ist ihm aber keineswegs schon deswegen gestattet, weil er schneller fährt oder zu fahren vermöge als jenes Fahrzeug, vielmehr richtet sich seine Befugnis stets nach der Örtlichkeit und der Gesamtheit der Umstände des einzelnen Falles. Namentlich ist das Überholen an unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer oder in sonstiger Weise verengt ist, schlechthin verboten (§ 23 Abs. 4 KraftfG.), und es ist die Beantwortung der Frage, ob diese Voraussetzungen gegeben sind, nicht auf den letzten Augenblick des Überholens abzustellen, sondern dabei zu beachten, daß jeder Führer eines Kraftwagens auch verpflichtet ist, die Herbeiführung gefährlicher Situationen zu vermeiden, ihnen vorzubeugen. Im besonderen Maße gilt das bei der Überholung anderer Fahrzeuge; der Kraftwagenführer muß dann notfalls halten, bevor er das Überholen beginnt, um in Ruhe die Lage zu überschauen und sein weiteres Verhalten danach einzurichten (RG. 120, 154<sup>1)</sup>; 131, 119<sup>2)</sup>; Urt. v. 15. Okt. 1931, VI 161/31 und v. 29. Okt. 1931, VI 200/31). Es ist belanglos, ob der Bekl., als er sich zu dem Überholen des W. fahrenden Pferdegeschirrs entschloß, den T. fahrenden Kraftwagen bereits gesehen hat oder auch nur sehen konnte. Nicht minder geht die Rev. verneine, indem es einmal den nicht widerlegten Einwand des Bekl. unbeachtet lasse, daß der K. den Wagen des Bekl. gesehen habe, und sodann das in dem Prozeß T. gegen den Bekl. festgestellte rücksichtslose Fahren des P. dem K. nicht anrechne, zum mindesten nicht i. S. einer Verteilung der Haftung nach § 254 BGB. Der erf. Sen. hat schon wiederholt ausgesprochen, daß das Maß der Pflicht des mitfahrenden Eigentümers eines Kraftwagens zum Eingreifen in die Fahrweise des Kraftwagenführers sich lediglich nach der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt des § 276 BGB., nicht aber nach der erhöhten Aufmerksamkeit des § 7 Abs. 2 KraftfG. bestimmt, und daß sich für den mitfahrenden Eigentümer nur ausnahmsweise eine Pflicht zum Eingreifen ergibt, nicht schon in jedem Falle, wo der Führer unzureichend handelt und ganz besonders dann nicht, wenn er die Lage nicht völlig übersieht und sein Eingreifen darum die Gefahr vergrößern kann, statt zu mildern (Urt. v. 7. Mai 1931, VI 596/30 und v. 2. Nov. 1931, VI 283/31). Was hier von dem mitfahrenden Eigentümer gesagt ist, gilt unbedenklich auch von dessen mitfahrenden Vertreter. Daß nun der K., der nicht Eigentümer, sondern in dem der Rev. günstigsten Falle nur Organ oder Vertreter des Eigentümers T. war, und von dem in den Vorinstanzen nicht einmal behauptet worden ist, daß er den Kraftwagenführer P. zu der fraglichen Verrichtung bestellt hat, die Lage völlig übersehen habe, ist dem festgestellten Sachverhalt nicht zu entnehmen. Dann aber bestand für ihn auch keine Pflicht zum Eingreifen.

Nach dem nur einen Anwendungsfall des § 412 BGB. bildenden § 1542 RVD. geht der Anspruch auf die Versicherungsträger nur insoweit über, als sie den Entschädigungsberechtigten gemäß diesem Gesetz Leistungen zu gewähren haben, d. h. nach § 558 a. a. D. Krankenbehandlung, Berufsfürsorge und eine Rente oder ein Krankengeld für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit. Der Übergang trifft also nicht den höchstpersönlichen Anspruch auf Schmerzensgeld (vgl. RG. v. 27. Mai 1929; DRZ. Rpr. Beil. Sp. 277 Nr. 642; vom 27. Jan. 1930, VI 738/28<sup>3)</sup>).

(U. v. 26. Nov. 1931; VI 291/31. — Dresden.) [H.]

\*) ZB. 1929, 917.

Zu 5. 1. Es ist bekannt, daß eine große Zahl schwerer Unfälle gerade durch leichtsinniges Überholen herbeigeführt wird. Nach § 24 Abs. 4 KraftfG. ist das Überholen an unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer oder in sonstiger Weise verengt ist, verboten. Mit Recht hebt die Entsch. hervor, daß der Führer gerade beim Überholen die Herbeiführung gefährlicher Situationen vermeiden muß, also sich nicht darauf verlassen darf, daß er noch im letzten Augenblick des Überholens eine plötzlich auftauchende Gefahr erkennen und vermeiden könne (vgl. die Entsch. bei Isaac-Sieburg 511, 568).

2. Daß der mitfahrende Eigentümer nicht die erhöhte Sorgfaltspflicht aus dem KraftfG. hat, sondern nur dann einzuschreiten braucht, wenn das Unterlassen eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt darstellen würde, ist ständige Rpr. (Isaac-Sieburg 265, 407).

3. Ebenso ist es anerkanntes Recht, daß höchstpersönliche Ansprüche, wie Schmerzensgeld, nicht auf die Versicherungsträger übergehen (Isaac-Sieburg 190).

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

<sup>1)</sup> ZB. 1928, 1721.

<sup>2)</sup> ZB. 1931, 856.

<sup>3)</sup> ZB. 1931, 3446.

### 6. § 7 Abs. 2 KraftfG.; §§ 276, 831 BGB.

1. Wem von einer Kraftwagenfabrik für eine Vorführungsfahrt mit einem Wagen der Fabrik ein Kraftwagenführer zur Verfügung gestellt ist, der kann zu der Fabrik das Vertrauen haben, daß derselbe zuverlässig ist.

2. Die erhöhte Aufmerksamkeit, die nach § 7 Abs. 2 KraftfG. verlangt wird, liegt dem mitfahrenden Eigentümer nicht ob. Er ist zu einem Eingreifen nicht verpflichtet, wenn er die Lage nicht völlig übersieht und sein Eingreifen darum die Gefahr vergrößern kann.

Am 15. Nov. 1928 stießen auf der H.-straße in B. ein stadtinwärts fahrender Personenkraftwagen der H.-Werke, der Streitgehilfin zu 2, mit einem entgegenkommenden Wagen der A.-Werke, der Bekl. zu 1, zusammen. Beide Wagen waren aus Anlaß einer Automobilausstellung auf Vorführungsfahrten begriffen. Der H.-Wagen wurde von dem Kraftwagenführer Z., dem Streitgehilfen zu 3, gesteuert, der A.-Wagen von dem Kraftwagenführer T., dem Bekl. zu 2. In dem H.-Wagen saß der Ehemann der Kl., der den Wagen dem ebenfalls darin sitzenden Direktor S. zwecks Ankaufs vorführen ließ. Der Wagen überschlug sich infolge des Zusammenstoßes, der Ehemann der Kl. wurde dabei tödlich verletzt. Sie nahm wegen ihres Vermögensschadens beide Bekl. als Gesamtschuldner in Anspruch.

Das RG. erklärte den Anspruch gegen beide Bekl. in vollem Umfange für gerechtfertigt. Das BG. wies die Klage unter Annahme eines Mitverschuldens des Verunglückten zu  $\frac{1}{4}$  ab; in Höhe von  $\frac{3}{4}$  erklärte es den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt, jedoch gegenüber der Bekl. zu 1 zunächst durch Teilurteil nur im Rahmen des KraftfG.; die Frage ihrer weitergehenden Haftung behielt es dem Schlußurteil vor.

Das RG. hob auf und wies die Ver. der Bekl. zurück.

Der Bekl. T. überholte mit dem A.-Wagen den Buickwagen des Restaurateurs R., der seinerseits den Elektroarren des Maschinisten K. überholt und die rechte Straßenseite noch nicht wieder ganz gewonnen hatte. Der A.-Wagen kam dadurch über die Straßenmitte hinaus auf die linke Straßenseite. Von der entgegengesetzten Richtung her kam der H.-Wagen, der den von dem Kraftwagenführer W. gesteuerten Mercedeswagen überholt hatte und auf der rechten Straßenseite fuhr. Als der A.-Wagen zur Überholung ansetzte, war die Überholungsbewegung des H.-Wagens noch nicht beendet, so daß die nicht übermäßig breite Straße noch erheblich verengt war. Unter diesen Umständen verstieß nach der Ansicht des BG. die von dem Bekl. T. vorgenommene Überholung gegen § 23 Abs. 4 KraftfVerfVO., überdies wurde sie mit zu großer Geschwindigkeit ausgeführt, nämlich mit erheblich mehr als 50 km in der Stunde. Nach alledem führt das BG. den Unfall auf ein Verschulden des Bekl. T. zurück. Gegen diese, der Kl. günstige Beurteilung des Hergangs sind keine rechtl. Bedenken zu erheben.

Aber das BG. sieht die Ursache des Unfalls zugleich auch in fehlerhaftem Verhalten des Führers des H.-Wagens, Z., und des Ehemanns der Kl. selbst. Dem Z. legt es zur Last, daß er seine Geschwindigkeit von etwa 50 km in der Stunde beim Anblick der drei nebeneinander entgegenkommenden Wagen nicht herabgemindert, dem Ehemann der Kl., daß er den Z. nicht dazu veranlaßt habe. Soweit die Rev. die Beurteilung des Verhaltens des Z. angreift, kann die Berechtigung der Angriffe dahingestellt bleiben. Denn auch wenn mit dem BG. anzunehmen wäre, daß Z. einen Fehler begangen habe, der ihm zum Verschulden gereiche, läme es entscheidend doch immer nur darauf an, ob der Kl. aus der Person ihres verunglückten Ehemanns der Einwand des Mitverschuldens nach den §§ 254, 846 BGB., § 9 KraftfG. entgegengehalten werden kann. Und das ist mit der Rev. zu verneinen.

Auszuscheiden hat zunächst der Gesichtspunkt des § 831 BGB., der vom BG. auch nicht angewendet worden ist. Denn auch wenn der Ehemann der Kl. den Z. zu dieser Vorführungsfahrt bestellt haben sollte, so konnte er doch den H.-Werken das Vertrauen schenken, daß der von ihnen zur Verfügung gestellte Kraftwagenführer zuverlässig war; eines besonderen Entlastungsbeweises bedurfte es unter diesen Um-

ständen nicht (RG. 79, 320<sup>1</sup>). Dahingestellt kann auch bleiben, ob der nicht bei den H.-Werken, sondern bei der Firma Gebrüder B. in M. angestellte Ehemann der Kl. zu Z. in einem solchen Verhältnisse stand, daß er berechtigt und verpflichtet war, dem Z. Weisungen während der Fahrt zu geben, die über den Vorsührungszweck hinausgingen. Denn auch wenn man ihn in dieser Hinsicht dem Eigentümer des Kraftwagens völlig gleichstellen wollte (vgl. JW. 1905, 287<sup>1</sup>; 1911, 41<sup>27</sup>; RGWarn. 1915 Nr. 19; 1917 Nr. 28; Ur. des ertl. Sen. v. 27. März 1930, VI 493/29), so muß der Rev. doch darin Recht gegeben werden, daß das BG. die Pflicht des Eigentümers zum Eingreifen in die Fahrweise des Kraftwagenführers rechtsirrig überspannt hat. Das Maß dieser Pflicht bestimmt sich lediglich nach der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.); die erhöhte Aufmerksamkeit, die nach § 7 Abs. 2 KraftfG. verlangt wird, liegt dem mitfahrenden Eigentümer nicht ob (Ur. des ertl. Sen. vom 7. Mai 1931, VI 596/30). Nur ausnahmsweise wird sich daher für ihn eine Pflicht zum Eingreifen ergeben, nicht schon in jedem Falle, wo der Führer unweckmäßig handelt, und ganz besonders dann nicht, wenn er die Lage nicht völlig übersieht und sein Eingreifen darum die Gefahr vergrößern kann, statt sie zu vermindern. Dieser Fall war aber hier nach den Umständen gegeben. Aus der Darstellung des Direktors S., die das BG. seiner Entsch. zugrunde legt, ergibt sich, daß zur Zeit des Unfalls S. selbst neben Z., der Ehemann der Kl. also hinter ihnen saß. Aus den Feststellungen des BG. geht ferner so viel hervor, daß zwischen dem Zeitpunkte, wo der A.-Wagen beim Überholen des Elektroarrens und des Buickwagens neben diesen Gefährten erschien, bis zum Augenblick des Zusammenstoßes nur geringe Zeit verlossen sein kann; das ergibt sich schon aus den festgestellten Geschwindigkeiten. Diese Zeit hat zwar ausgereicht, dem Ehemann der Kl. mit Bezug auf den Führer des links fahrenden A.-Wagens den Ausruf zu entlocken: „Jetzt schau nur einer den unverschämten Kerl an!“ Daraus folgt aber noch keineswegs, wie das BG. annimmt, daß der Ehemann der Kl. auch die Pflicht gehabt habe, schnell zu überlegen, was nunmehr am zweckmäßigsten zu tun sei, und seinem Kraftwagenführer eine Anweisung zu erteilen. Ob die Ermäßigung der Geschwindigkeit das Zweckmäßigste war, wird von der Rev. bezweifelt; sie meint, Z. habe richtig gehandelt, indem er mit derselben oder gar noch mit erhöhter Geschwindigkeit scharf nach rechts abgebogen sei, andernfalls wäre es zu einem frontalen Zusammenstoß mit noch weit schlimmeren Folgen gekommen. Ob diese Ansicht zutrifft, mag dahingestellt bleiben. Keinesfalls gereichte es dem Ehemann der Kl. zum Verschulden, wenn er im Augenblick der Gefahr nicht von seinem Sitze hinten aus in die Entschließung des Kraftwagenführers eingriff.

(U. v. 2. Nov. 1931; 183/31 VI. — Berlin.) [S.]

\*\*7. §§ 7, 9, 18 KraftfG.; §§ 254, 276 BGB.; § 21g KraftfVerfVO. v. 28. Juli 1926.

1. Die Auffassung, daß ein Betrieb des Kraftfahrzeuges nur vorliege, solange die motorischen Kräfte des Fahrzeuges unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug einwirken, bleibt abzulehnen.

2. Für einen bei dem Betrieb eingetretenen Schaden muß ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebsrichtungen bestehen; das reicht aber auch aus.

3. Es darf nicht allgemein gefordert werden, der Unfall müsse durch Gefahren verursacht sein, die dem Betrieb gerade eines Kraftfahrzeuges eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind.

4. Schuldhaft handelt (Verstoß auch gegen obigen § 21g), wer einen breiten Lastkraftwagen ganz nahe an einer belebten Straßenbahnhaltestelle in einer Enge zwischen Schienen und Bordsteinen halten läßt.<sup>1</sup>)

Der Bekl. zu 1 ist Eigentümer eines Lastkraftwagens,

<sup>1</sup>) JW. 1912, 808.

Zu 7. A. In der Frage, wann der „Betrieb“ eines Kraft-

den sein Sohn, der Best. zu 2, fährt. Am 25. Okt. 1927 kamen beide Best. und der Mitfahrer T. mit dem Lastkraftwagen, der mit Kartoffeln beladen war, von S. nach W. Der Lastkraftwagen hielt vor dem Hause L. er Straße 80 in W. am rechten Bordstein, um 10 Pfr. Kartoffeln abzuladen. Nahe diesem Hause, dicht an der Kreuzung der Lübecker und Wendemuthstraße, befindet sich eine Haltestelle der Straßenbahn. Beide Straßen werden von Straßenbahnen befahren. Die Straßenbahn fährt in der Lübecker Straße mit zwei Anhängern. Der Lastkraftwagen hielt so dicht an der genannten Haltestelle, daß sich sein Kühler nur mehrere Meter davon entfernt befand. Die Ladefläche des Lastkraftwagens ist 2,28 m breit. Die Schienen der Straßenbahn liegen in der Straße so dicht am rechten Bordstein, daß zwischen ihnen und dem Lastkraftwagen nur ein geringer Zwischenraum war. Die beiden Best. waren, als der Lastkraftwagen anhielt, auf ihm sitzen geblieben, während der Mitfahrer T. in das Haus hineingegangen war, um die Lieferung der Kartoffeln mitzuteilen. Zu dieser Zeit kam ein Straßenbahnzug mit zwei Anhängern die Lübecker Straße in Richtung Wendemuthstraße entlang. Der Dachbedeckte H. wollte auf den Bordperron des ersten Anhängers steigen. Er kam indessen nicht hinein, weil er an einem Halen der hinteren Klappe des Lastkraftwagens hängen geblieben war. Er wurde zwischen den Straßenbahnzug und den Lastkraftwagen eingeklemmt und getötet.

Die klagende Berufsgenossenschaft verlangte Ersatz der ihr nach der RVD. obliegenden Leistungen; er wurde ihr vom RG. und RW. zur Hälfte zuerkannt. Das BG. nimmt an, daß der Unfall beim Betriebe des Lastkraftfahrzeuges i. S. des § 7 KraftfG. erfolgt ist. Hiergegen wendet sich die Rev. Sie wiederholt die auch sonst gegen die Rspr. des erf. Senats in dieser Frage erhobenen Einwendungen (Isaac-Sieburg, 2. Aufl., S. 130; Müller, 7. Aufl., S. 224; Bezold: JW. 1929, 914 und 2055; Plum das. S. 916; Isaac das. S. 952; Stiefel: AutorRdsch. 1931, 1, 2) und vertritt die Auffassung, daß ein Betrieb des Kraftfahrzeuges nur vorliege, solange die motorischen Kräfte des Fahrzeuges unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug einwirken. Der Senat lehnt auch nach erneuter Prüfung der Frage diese mehr mechanische Fassung des Betriebsbegriffs ab. In der Entsch. des erf. Sen. v. 9. Dez. 1929, VI 217/29: RW. 126, 333<sup>1</sup>) wurde an den Begriff des Betriebes angeknüpft, der dem HaftpflichtG. zugrunde liegt. Der Begriff des Betriebes wurde in der Tat aus diesem Gesetz übernommen, um Rspr. und Schrifttum über das HaftpflichtG. für das neue Gesetz zu übernehmen (Begründung zum ersten Entwurf von

1906, RVD. Nr. 264 S. 3247, 11. LegPer., II. Sess., 1. SessAbjchn. 05/06). Es heißt dort: „Soweit möglich, schließt sich der Entwurf auch in der Fassung den die Haftpflicht der Eisenbahnen regelnden Vorschriften dieses Gesetzes an. Dadurch wird zugleich erreicht, daß für die Auslegung des neuen Gesetzes die reiche Rspr. und Literatur über das HaftpflichtG. verwertet werden kann.“ Es geht nicht an, die hierauf beruhende Fassung des Gesetzes „bei dem Betrieb“, die ausdrücklich dem § 1 HaftpflichtG. nachgebildet wurde (S. 3248 a. a. D.), deshalb von dem HaftpflichtG. zu lösen, wie die Erläuterung von Müller, 7. Aufl., S. 223 meint, weil der nicht Gesetz gewordene Entwurf von 1908 — „durch ein im Betrieb befindliches Kraftfahrzeug“ — die enge Anlehnung an das HaftpflichtG. aufgegeben hatte. Es ist eben insoweit bei der ursprünglichen Fassung geblieben. Deshalb ist es angezeigt, die vom Gesetzgeber bewußt gewollte und zum Ausdruck gekommene Übereinstimmung zwischen KraftfG. und HaftpflichtG. nicht aufzugeben. Daß der Gesetzgeber auch bei späterer Änderung der KraftfG. keinen Anlaß genommen hat, die hier in Betracht kommende Fassung zu ändern, wiewohl die Rspr. den Zusammenhang zwischen beiden Gesetzen betont hatte, kann gleichfalls hervorgehoben werden. Die Auffassung, daß die technische Seite des Betriebes den Anhaltspunkt für die Frage des Betriebes geben solle, läuft im wesentlichen darauf hinaus, daß nur ein in Bewegung befindliches Kraftfahrzeug unter die Vorschriften des Gesetzes fallen solle; es ist nicht ersichtlich, warum der Gesetzgeber das nicht im Gesetz hätte ausdrücken sollen, wenn er eine solche Absicht verfolgt hätte; im Entwurf von 1908 war ja die Fassung vorgeschlagen, daß der Schaden durch ein im Betriebe befindliches Kraftfahrzeug verursacht sein müsse. Vielmehr hat der Gesetzgeber in § 19 LuftfG. v. 1. Aug. 1922 wieder die Fassung gewählt „beim Betrieb eines Luftfahrzeugs“. Folgt man aber grundsätzlich der Beurteilung, die dem Begriff des Betriebes im Eisenbahnverkehr zuteil geworden ist, so wie nicht Unterschiede zwischen den beiden Betriebsarten sich aus dem einzelnen Falle ergeben, so wird man auch daran festhalten müssen, einmal, daß für einen bei dem Betrieb eingetretenen Schaden ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen bestehen muß, aber auch ausreicht, sodann, daß nicht allgemein gefordert werden darf, der Unfall müsse durch Gefahren verursacht sein, die dem Betrieb gerade eines Kraftfahrzeugs eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind (für den Eisenbahnbetrieb aus der neueren Rspr. RW. 126, 139<sup>2</sup>). Nur

findet der § 1 HaftpflichtG. nach der Rspr. Anwendung auf Eisenbahnunfälle, die während des Haltens der in Betrieb gesetzten Beförderungsmittel infolge des Betriebes den Fahrgästen oder nichtbeteiligten Dritten zustoßen, gewiß liegt der Zusammenhang mit dem Bahnbetriebe auch vor, wenn Handlungen für den Unfall ursächlich sind, die außerhalb der eigentlichen Beförderungstätigkeit vorgenommen wurden, falls ihre Vorhabe nur „im Bereich der durch die Beförderung hervorgerufenen Gefahren“ erfolgte (Seligsohn S. 38 Anm. 42). Über hier wie dort sind es äußere Tatsachen, nicht innere Vorgänge, aus denen sich die Merkmale des Vorliegens eines Betriebsunfalls bestimmen lassen. Wer also, wie das RG., die technische Fassung des Betriebsbegriffes ablehnt, weil der Gesetzgeber des KraftfG. diesen Begriff bewußt dem § 1 HaftpflichtG. nachgebildet habe, wer „grundsätzlich der Beurteilung folgt, die dem Begriff des Betriebes im Eisenbahnverkehr zuteil geworden ist“, darf nicht übersehen, daß sich „Unterschiede zwischen den beiden Betriebsarten“ nicht nur „aus dem einzelnen Fall ergeben“, sondern daß der „Betrieb“ einer Eisenbahn solche subjektiven Momente, wie die „Absicht, die den Führer des Wagens leitet“, grundsätzlich ausschließt.

Die Polemik des RG. gegen diese von ihm mit dem Ausdruck „mechanisch“ bezeichnete und grundsätzlich abgelehnte Anschauung ist unfruchtbar, weil sie rein negativer Art ist und es verwehrt, die Frage, wann der „Betrieb“ des Kraftfahrzeuges i. S. des § 7 beginnt und wann er endet, durch die Schaffung einer der „technischen“ gleichwertigen Begriffsbestimmung zu klären.

Um so breiteren Raum nimmt die Frage ein, welche Bedeutung die Legalworte „bei dem Betriebe“ haben, m. a. W., welche Anforderungen an den Zusammenhang zwischen dem schädigenden Ereignis und einem Betriebsvorgange zu stellen seien. Der einmal „in Betrieb gesetzte“ Kraftwagen bleibt nach der Ansicht des RG. im Betriebe, bis er am Endziel der Fahrt angekommen und endgültig stillgelegt, aus dem „Verkehr“ gezogen ist.

Zur Feststellung dieses Zeitpunktes wird die „Absicht, die den Führer des Wagens leitet“, also ein rein subjektives Moment, ein innerer Vorgang, herangezogen, und damit führt das RG. in die Erörterung der Frage ein völlig wesensfremdes Element ein. Gerade die Rspr. zum HaftpflichtG., dessen Fassung und Begründung für das RG. den Grund zur Ablehnung des „technischen“ Betriebsbegriffes liefern muß, stellt bei der Erörterung der Frage, wann der Unfall im Zusammenhange mit dem Betriebe der Bahn steht, ausschließlich auf objektive Momente ab. Wohl

findet der § 1 HaftpflichtG. nach der Rspr. Anwendung auf Eisenbahnunfälle, die während des Haltens der in Betrieb gesetzten Beförderungsmittel infolge des Betriebes den Fahrgästen oder nichtbeteiligten Dritten zustoßen, gewiß liegt der Zusammenhang mit dem Bahnbetriebe auch vor, wenn Handlungen für den Unfall ursächlich sind, die außerhalb der eigentlichen Beförderungstätigkeit vorgenommen wurden, falls ihre Vorhabe nur „im Bereich der durch die Beförderung hervorgerufenen Gefahren“ erfolgte (Seligsohn S. 38 Anm. 42). Über hier wie dort sind es äußere Tatsachen, nicht innere Vorgänge, aus denen sich die Merkmale des Vorliegens eines Betriebsunfalls bestimmen lassen. Wer also, wie das RG., die technische Fassung des Betriebsbegriffes ablehnt, weil der Gesetzgeber des KraftfG. diesen Begriff bewußt dem § 1 HaftpflichtG. nachgebildet habe, wer „grundsätzlich der Beurteilung folgt, die dem Begriff des Betriebes im Eisenbahnverkehr zuteil geworden ist“, darf nicht übersehen, daß sich „Unterschiede zwischen den beiden Betriebsarten“ nicht nur „aus dem einzelnen Fall ergeben“, sondern daß der „Betrieb“ einer Eisenbahn solche subjektiven Momente, wie die „Absicht, die den Führer des Wagens leitet“, grundsätzlich ausschließt.

Die Frage, wann ein Eisenbahntransport beginnt, wann der Eisenbahnzug hält, wann er weiterfährt und wann er am Endziel der Fahrt angelangt ist, regelt sich nach Fahrplänen und Dienstweisungen, die nicht von Fall zu Fall bestimmt, sondern im Vorhinein für einen langen Zeitraum festgesetzt werden und der eigenen Willensbildung des Lokomotivführers keinen Raum gewähren.

Ganz abgesehen also von der Tatsache, daß der über die unmittelbare Beförderungstätigkeit weit hinausgehende Gefahrenbereich einer Eisenbahn, eines zur Masse beförderung bestimmten Unternehmens, ganz anders geartet ist als der Gefahrenbereich des

<sup>1</sup>) JW. 1930, 2856.

<sup>2</sup>) JW. 1930, 1936.

wenn es an dem erwähnten äußeren Zusammenhang fehlt, ist der Nachweis erforderlich, daß der Unfall im inneren Zusammenhang mit einer dem Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen — nicht: ausschließlich eigentümlichen — Gefahr steht (vgl. RG. a. a. D.). Die von der maschinentechnischen Seite der Frage ausgehende Auffassung legt das entscheidende Gewicht darauf, daß nur bei der Fassung des Betriebsbegriffs in diesem Sinne eine klare Umgrenzung des Begriffs möglich sei. Der Umstand, daß die eine Auslegung zur Möglichkeit von Grenzfällen führt, in denen die Anwendbarkeit des Gesetzes zweifelhaft sein kann, während eine andere Auslegung solche Zweifel im Einzelfalle ausschließt, kann nicht maßgebend sein für die Ermittlung des Inhaltes eines Gesetzes, die sich vielmehr auf den Wortlaut, den Sinn und den vom Gesetzgeber verfolgten Zweck zu richten hat. Es ist aber auch nicht richtig, daß die hier abgelehnte Meinung Zweifel in bezug auf das Vorliegen des Betriebes nicht übrig läßt. Es sei etwa auf die Möglichkeit verschiedener Beurteilung des Sachverhalts hingewiesen, welche die Anfurberung des Motors als solche hervorrufen kann (vgl. Isaac-Sieburg, 2. Aufl., S. 132). Auf der anderen Seite kann nicht verkannt werden, daß die Bestimmung des Betriebsbegriffs lediglich nach der technischen Seite zu einer Häufung von Unterbrechungen im Betriebe führen kann, die infolge der entsprechenden Unterbrechung in der Anwendbarkeit des KraftfG. für die Bedürfnisse des Verkehrs unerträglich ist, die bei der Auslegung des Gesetzes gerade im Zusammenhang mit der gleichmäßigen Verwendung der auf einen weiten Spielraum für den Richter hinweisenden Ausdrucksweise in mehreren Gesetzen keinesfalls außer acht gelassen werden dürfen. Wird das Kraftfahrzeug während einer, für eine längere Strecke beabsichtigten Fahrt aus besonderem Anlaß, der nicht im technischen Betriebe zu beruhen braucht, in ganz kurzen Zwischenräumen zum Stillstehen gebracht, so würde es mit der Auffassung des Verkehrs unvereinbar sein, die Anwend-

einzelnen Kraftfahrzeuges und schon aus diesem Grunde sich der direkten Verpflanzung des Betriebsbegriffes des § 1 KraftfG. in die Begriffswelt des Kraftfahrzeugverkehrs widersetzt, zeigt sich die Unvereinbarkeit gerade an dem Punkte, auf den das RG. zugesandenermaßen abstellen muß, wenn es den technischen Betriebsbegriff nicht akzeptieren will: in der Hervorkehrung des Zweckes, des Endzwecks, der Absicht des Fahrers.

Hier liegt nicht nur ein „aus dem einzelnen Fall“ sich ergebender Unterschied, sondern eine grundsätzliche Abweichung erheblicher Art vor, die überdies besonders geeignet ist, die Schwäche der reichsgerichtlichen Deduktion aufzuzeigen. Bedarf es zur Beantwortung der Frage, ob ein stillstehendes Auto, dessen Motor abgestellt ist, sich im Betriebe befindet, überhaupt der Prüfung, ob der Stillstand ein endgültiger oder nur ein vorübergehender war, und kann diese Feststellung in vielen Fällen nur aus der „Absicht, der den Führer des Wagens leitet“, entnommen werden, so wird dem Richter allerdings ein „Spielraum geschaffen“, aber ein solcher, für den er dem RG. nicht gerade dankbar sein dürfte. Denn nun muß er auch noch Beweis darüber erheben, ob der Führer die Absicht hatte, an der Unfallstelle die Fahrt zu beenden, oder ob er weiterfahren wollte. Man wolle nicht vergessen, daß gerade Fahrten mit dem Kraftfahrzeug keineswegs in der Regel sorgfältig vorher disponiert zu werden pflegen, daß man auf Autoreisen häufig genug „ins Blaue“ fährt und dort Station macht, wo man zufällig gerade am Abend eingetroffen ist, ohne zu wissen, ob man am nächsten Tage weiterfährt. Ist damit nun das „Fahrziel“ erreicht? Oder bleibt der — in Ermangelung einer Garage — vor dem ländlichen Gasthof parkende Kraftwagen auch dann noch im „Betriebe“, wenn die Fahrt erst nach Tagen weitergeht? Und warum stellt das RG. gerade auf die Absicht des Führers ab? Dem Halter trifft doch nach § 7 KraftfG. in erster Linie die Gefährdungshaftung; er (und nicht der Führer) pflegt überdies das Fahrziel zu bestimmen. Wie soll der Richter die „Absicht“ feststellen, wenn es an äußeren Beweistatsachen fehlt? Wohin die Theorie des RG. führt, zeigt gerade die vom RG. herangezogene Entsch. RG. 122, 270 = JW. 1929, 914, die von den Anhängern des „technischen“ Betriebsbegriffs bereits als eine Umkehr des RG. begrüßt worden war (Isaac-Sieburg, 2. Aufl., S. 130). Dort war u. a. angenommen worden, daß ein Auto, dem der Betriebsstoff völlig fehlt, einem leblosen Gegenstande gleiche, der auf der Fahrbahn ein Hindernis bereite, sich also nicht „im Betriebe“ befinde. Mit Umkehrung: enthielt der Tank auch nur noch einen Liter Benzin, ein Quantum, das allenfalls bis zum nächsten Dorf gereicht hätte, dann entscheidet wieder die „Absicht des Führers“, der vielleicht im Momente des Unfalls gerade schwankte, ob er mit dem geringen Quantum weiterfahren solle oder nicht. Plagt nun dem mit gedrosseltem Motor stillstehenden Auto ein Reifen, und wird ein gerade Vorübergehender von einem

barkeit des KraftfG. mit jedem Stillstehen des Kraftwagens auszuschließen. Hier zeigt sich, daß bei der Auslegung des Gesetzes grundsätzlich von dem Inbegriff der Verletzungen des Kraftfahrzeugs ausgegangen werden muß, die diesem die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen (so auch Isaac-Sieburg S. 128), ohne daß freilich, wie bereits bemerkt, in einzelnen Fälle die Entscheidung auf die Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit des Betriebsvorgangs abgestellt werden darf. Allerdings wird sich auch alsdann die Trennung des gegenständlichen Vorgangs von der Absicht, die den Führer des Wagens leitet, nicht immer durchführen lassen. So wird ein Vorgang, bei dem der Führer den Wagen in der Absicht zum Stehen bringt, ihn alsbald weiterzubewegen, nicht dem Fall gleichzustellen sein, in dem ein Fahrzeug infolge des Fehlens von Betriebsstoff nicht weiterbewegt werden kann (RG. 122, 270<sup>3)</sup>). Die Meinung, daß die letztere Entscheidung sich zum Begriff des Betriebes im maschinentechnischen Sinne bekenne (JW. 1929, 916 sowie Isaac-Sieburg S. 130), trifft nicht zu. Das Urteil stellte sich vielmehr auch auf den Standpunkt, daß eine vorübergehende Unterbrechung der Fahrt die Annahme nicht ausschließt, das Fahrzeug befinde sich noch im Betriebe; es erachtete aber ein Fahrzeug, welchem der Betriebsstoff völlig fehlt, einem leblosen Gegenstande gleich, der auf der Fahrbahn ein Hindernis bereite. Wenn aus dem zweiten Teil der Entscheidung, der nur eine Hilferwägung enthält, gefolgert werden könnte, daß ein Umstand auf einen Betriebsvorgang als adäquate Ursache nur dann zurückgeführt werden kann, wenn dieser Vorgang sich als ein dem Kraftwagenbetrieb eigentümlicher darstellt, so wird diese Erwägung nicht aufrechterhalten.

Die Beurteilung des im jetzigen Rechtsstreit zur Entscheidung stehenden Vorgangs als Unfalls bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs erweist sich hiernach als zutreffend. Das Anhalten zu dem Zwecke des Abladens von 10 Ztr. Kartoffeln steht schon im äußeren Zusammenhang mit dem

Splitter der Metallfeleinlage des Reifenwulstes im Gesicht getroffen, wie es in einem zur Zeit anhängigen Rechtsstreit geschehen ist, so dürfte die Frage, ob Betriebsunfall oder nicht, ob Gefährdungshaftung oder des Halters aus § 7 KraftfG. oder nur Verschuldungshaftung aus §§ 823 ff. BGB. (mit Beweispflicht des Verletzten) nicht einfach zu lösen sein.

Alle diese Zweifel, zu denen die Auslegung des RG. fast in jedem Einzelfall führen dürfte, sind mit einem Schlage beseitigt, wenn man sich entschließt, der „technischen“ Bestimmung des Betriebsbegriffes zu folgen. Wann die treibende Kraft auf Motor oder Fahrzeug zu wirken beginnt, kann kaum jemals zweifelhaft werden; wenn das RG. auf die Möglichkeit verschiedener Beurteilung des Sachverhalts hinweist, welche die Ankerbelung des Motors als solche hervorrufen könne, so hat es leider unterlassen, diese Bedenken näher zu begründen. Weder in der Literatur noch in der Praxis sind solche Bedenken bis jetzt substantiiert erhoben worden. Auch das weitere Argument des RG. gegen den „technischen“ Betriebsbegriff, es sei „für die Bedürfnisse des Verkehrs unerträglich“ und „mit der Auffassung des Verkehrs unvereinbar“ die Anwendbarkeit des KraftfG. im Falle wiederholten Stillstehens im Verlaufe einer längeren Fahrt „mit jedem Stillstehen des Kraftwagens auszuschließen“, ist keineswegs einleuchtend. Sieburg (Kraftf. 1931, 362) weist mit Recht darauf hin, daß eine derartige Verkehrsauffassung gar nicht besteht und, wenn sie bestünde, nicht als Rechtsquelle angesehen werden könnte. Tatsächlich sind die am Kraftfahrzeugverkehr beteiligten Kreise, Juristen und Laien, entgegengegesetzter Auffassung wie das RG. Sie können es einfach nicht begreifen, daß man ein mit abgestelltem Motor stillstehendes Kraftfahrzeug als im Betriebe befindlich ansieht und seinen Halter auch für die Zeit der Betriebsruhe der Gefährdungshaftung unterwirft, obwohl doch gerade das Essentielle, der gesetzgeberische Grund der Einführung dieser verschärften Haftung, die dem Kraftfahrzeug „eigentümliche Gefährlichkeit“ für die Zeit dieser Betriebsruhe beseitigt. Daß die hier empfohlene Annahme des technischen Betriebsbegriffes gegenüber der reichsgerichtlichen Ansicht eine erhebliche Vereinfachung der praktischen Rechtsanwendung zur Folge hat, mag als weiterer Vorzug, wenn nicht als Hauptvorzug dieser Definition hervorgehoben sein. Ob die Maschinenkraft zur Zeit des Unfalls auf den Motor bzw. das Fahrzeug wirkte, dürfte ganz erheblich einfacher festzustellen sein als die Frage, ob zur Zeit des Unfalls der Führer die „Absicht“ hatte, die Fahrt noch fortzusetzen, oder ob der „Zweck“ der konkreten Fahrt bereits erreicht war.

RA. Dr. Erich Nelson, Berlin.

B. Die vorstehenden Ausführungen von Nelson bedürfen sich im wesentlichen mit dem, was ich zu der obigen Entsch. in Kraftf. 1931,

<sup>3)</sup> JW. 1929, 914.

Betriebe dieses Fahrzeugs und fällt um so weniger aus diesem Betriebe heraus, als der Mitfahrer zunächst in das Haus gegangen war, um die Ankunft der Kartoffeln anzuzeigen, und beide Befl. auf dem Fahrzeug saßen und jederzeit eine Einwirkung auf das Fahrzeug ausüben konnten. Auf die Abwägung des BG., daß die Breite des Fahrzeugs und die dadurch hervorgerufene Verengung des Zwischenraums zwischen der Straßenbahn und dem Kraftfahrzeug eine dem Kraftwagenverkehr eigentümliche Gefahr hervorgerufen habe, kommt es deshalb nicht mehr an.

Dem Erstbeklagten als Halter und dem Zweitbeklagten als Führer des Fahrzeugs fällt daher der Entlastungsbeweis, für jenen aus § 7 Abs. 2, für diesen aus § 18 KraftfG. zu. Das BG. erachtet diesen Entlastungsbeweis nicht als erbracht, nimmt vielmehr an, daß beide nicht die gewöhnliche im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 BGB.) beobachtet haben. Das ist nicht rechtsirrtümlich. Daß für den Erstbeklagten als Halter des Kraftwagens die Pflicht bestand, den neben ihm sitzenden Führer des Wagens, seinen Sohn, den neben ihm sitzenden Führer des Wagens, seinen Sohn, zu sachgemäßem Verhalten zu veranlassen, kann nach den gegebenen Umständen im Hinblick auf die Rspr. des 1. Sen. keinem Bedenken unterliegen (RGUrt. v. 12. März 1931, VI 317/30 und dortige Nachweisung).

Die Befl. haben auch gegen § 21g KraftfVerfVd. i. d. Fassung v. 28. Juli 1926 verstoßen.

Das BG. hat ein mitwirkendes Verschulden des Verunglückten unter dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 9 KraftfGes. und des § 254 BGB. daraus hergeleitet, daß der Straßenbahnwagen, als er diesen bestieg, noch ganz langsam fuhr und gerade in dem Augenblick einen Ruck machte, als er schon einen Fuß auf das Trittbrett gesetzt hatte. Es nimmt an, daß andere Personen in den Frrtum versetzt worden sind, die Bahn habe bereits gehalten. Wenn es unter diesen Umständen die Abwägung gemäß § 254 BGB. in der Weise vornimmt, daß es den Befl. die Hälfte des Schadens auferlegt, so ist ein Rechtsirrtum darin nicht zu erblicken.

(U. v. 1. April 1931; 516/30 VI. — Kiel.)

[5.]

## 8. §§ 8, 17 (18) KraftfG.

### 1. Der bei einem Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen verletzte Halter oder Führer des

362 ausgeführt habe. Es muß nochmals betont werden, daß das RG. es leider unterläßt, seinerseits eine Bestimmung des Betriebsbegriffs zu geben, während sich das Schrifttum und der OStGH. (vgl. JW. 1930, 2856 Anm.) auf den Standpunkt der technischen Begriffsbestimmung 1930, 2856 Anm.) auf den Standpunkt der technischen Begriffsbestimmung gestellt haben. Die Ausführungen des obigen Urts. beziehen sich durchweg auf die Frage, wie die Gesetzesworte „bei dem Betrieb“ auszulegen sind, betreffen also nur die Frage des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Schaden und Betriebsvorgang und haben mit dem Begriff des Betriebs überhaupt nichts zu tun. Durch die eingehenden Erörterungen zu der Frage des Kausalzusammenhangs hat das RG. eine Klärung des Betriebsbegriffs nicht herbeigeführt. Es bleibt daher nach wie vor dringend erwünscht, daß das RG. hierzu in positiver Weise Stellung nimmt.

Wenn im konkreten Falle das RG. die Feststellung des Betriebs bejaht, weil der Mitfahrer zunächst nur in das Haus gegangen sei, um die Ankunft der Kartoffeln anzuzeigen, während der Halter des Wagens und sein Sohn noch auf dem Fahrzeug saßen und jederzeit eine Einwirkung auf das Fahrzeug ausüben konnten, so zeigt sich gerade hierin, zu welcher eigenartigen Ergebnissen der Betriebsbegriff des RG. führen muß. Denn nach den Ausführungen des RG. muß angenommen werden, daß die Entsch. anders ausgefallen wäre, wenn der Halter und sein Sohn sich nicht auf dem Wagen befunden hätten. Wäre also der Fahrer allein auf dem Fahrzeug gewesen und hätte er es, als er in das Haus ging, allein draußen stehenlassen, so wäre nach der Ansicht des RG. anders zu entscheiden gewesen, d. h. es wäre dann kein Betrieb des Fahrzeugs angenommen worden. Dieses Ergebnis zeigt, daß die Frage des Betriebsbegriffs unmöglich von derartigen Zufälligkeiten abhängig gemacht werden kann.

Im übrigen ergibt die vorl. Entsch., daß auch ohne die Ausdehnung des Betriebsbegriffs zu einem befriedigenden Ergebnis zu kommen ist. Zutreffend hat das RG. am Schluß der Entsch. darauf hingewiesen, daß die Befl. gegen § 21g (jetzt § 28) KraftfVerfVd. verstoßen haben. Daraus im Zusammenhange mit § 823 BGB. ergibt sich die Haftung ohne weiteres, so daß die Überspannung des Betriebsbegriffs nicht erforderlich war.

Übrigens wird in der Regel bei derartigen Fällen auch eine Haftung der Straßenbahn in Frage kommen. Ob das hier der Fall ist, läßt sich aus dem mitgeteilten Tatbestand nicht klar ersehen.

RA. Dr. Sieburg, Berlin.

einen Fahrzeugs unterfällt bei Inanspruchnahme des Halters oder Führers des anderen auch dann der Ausgleichspflicht nach §§ 17 (18) KraftfG., wenn auf seiner Seite kein Verschulden vorliegt. Die Ausnahmenvorschrift in § 8 Nr. 1 KraftfG. kommt dem mit dem Fahrzeug selbst beförderten oder es selbst lenkenden Halter nicht zugute.

2. Der gleiche Grundsatz hat auch zu gelten, falls der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

3. Es kann eine Erhöhung der Betriebsgefahr bedeuten, wenn das Geleise unmittelbar neben der Straße liegt.

Der Erblasser der Kl. fuhr am 14. Jan. 1930 mittags mit seinem Krastrad auf der F.-Landstraße von S. nach M. Es kam ihm ein Fuhrwerk entgegen, das mit einem Maulesel bespannt war und von S. vom Wagen aus gelenkt wurde. Etwa gleichzeitig fuhr eine Lokomotive mit Packwagen auf der von der Befl. betriebenen Eisenbahn ebenfalls in der Richtung von S. nach M. Das Bahngleis verläuft dort neben dem Straßendam, in gleicher Höhe mit ihm, jedoch getrennt durch einen eisernen Zaun, neben dem noch in etwa 50 cm Abstand Bordsteine angebracht sind. Der Maulesel scheute. Die Deichsel des Fuhrwerks verletzte den Erblasser der Kl. tödlich.

Rechtlich zutreffend geht das BG. davon aus, daß ein Betriebsunfall nach § 1 HaftpfG. v. 7. Juni 1871 auch dann gegeben ist, wenn durch einen Betriebsvorgang ein Tier scheu wird und dabei Schaden anrichtet. Das entspricht der Rspr. des RG. (RG. 53, 114; 62, 145; Warn. 1915 Nr. 242). Auch seine weitere Annahme, daß in einem solchen Falle — von etwaigen besonderen Umständen abgesehen, die eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten — das Vorliegen höherer Gewalt zu verneinen ist, kann nicht beanstandet werden (RG. v. 4. Juli 1907, VI 498/06). Zur Bejahung der Haftung der Befl. nach § 1 HaftpfG. kommt es deswegen, weil es als erwiesen ansieht, daß der Betriebsvorgang — nämlich das Herannahen der Lokomotive, deren Lautwerk in Tätigkeit war — zum mindesten eine der Ursachen des Scheuens des Maulsels sei. Es läßt dahingestellt, ob eine weitere Schadens gewesen sei. Es läßt dahingestellt, ob eine weitere Ursache gleichzeitig auch in der Tiergefahr an sich, in dem Verhalten des Lenkers S. oder in der von dem Krastrade des Verletzten ausgehenden Betriebsgefahr begründet sei. Soweit es die ersteren Möglichkeiten als unerheblich bezeichnet, können seine Ausführungen nicht beanstandet werden. Denn falls der Halter des Tieres nach § 823 BGB. oder nach § 831 BGB. ebenfalls haftbar sein würde, käme den Kl. gegenüber lediglich eine gesamtschuldnerische Haftung des Tierhalters neben der Befl. nach § 840 BGB. in Frage, nicht aber der Ausschluß jener Haftung der Befl. Eine etwaige Ausgleichspflicht gegenüber dem Tierhalter nach §§ 17 (18) KraftfG. würde auch nicht im vorl. Rechtsstreit zu entscheiden sein, sondern nur im Verhältnis der Kl. oder der Befl. zu dem Tierhalter. Auch eine etwaige Haftung des Lenkers des Maulsels nach § 823 BGB. (§ 834 BGB.) würde in gleicher Weise die Haftung der Befl. den Kl. gegenüber nicht berühren. Die Rev. rügt aber, daß das BG. die Anwendbarkeit der §§ 17, 18 KraftfG. auch gegenüber der von dem Krastrad des Verunglückten ausgehenden Betriebsgefahr verneint hat.

Das Berufungsgericht verneint ein schuldhaftes Verhalten des Verunglückten als mitwirkende Ursache für das Scheuwerden des Maulsels. Eine gesetzliche Haftung des Verunglückten, die Voraussetzung für die Anwendbarkeit der §§ 17 (18) KraftfG. sei, komme daher deswegen nicht in Frage, weil er zufolge § 8 Nr. 1 Ges. auch nach diesem Ges. nicht hafte. Diese Meinung des BG. ist irrig, steht auch im Widerspruch mit RG. 130, 129<sup>1)</sup>. Dort hat der Sen. unter Aufgabe einer vorher vereinzelt zum Ausdruck gekommenen Auffassung ausgesprochen, daß der bei einem Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen verletzte Halter oder Führer des einen Fahrzeugs bei Inanspruchnahme des Halters oder Führers des anderen auch dann der Ausgleichspflicht nach §§ 17

<sup>1)</sup> JW. 1930, 2943.

(18) KraftfG. unterfällt, wenn auf seiner Seite kein Verschulden vorliegt. Die Betriebsgefahr seines eigenen Fahrzeuges kann, wenn sie ursächlich ist, ausreichen, um seine Ausgleichspflicht zu begründen. Die Ausnahmvorschrift in § 8 Nr. 1 KraftfG. kommt dem mit dem Fahrzeug selbst beförderten oder es selbst lenkenden Halter nicht zugute. An diesem Standpunkt hat der Sen. auch weiterhin festgehalten (ZB. 1931, 3331). Der gleiche Grundtatbestand hat auch zu gelten, falls der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird (§ 17 Abs. 2 letzter Satzteil, § 18 Abs. 3 KraftfG.). Da hier der Schaden nicht unmittelbar durch einen Zusammenstoß zwischen dem Zug der Bekl. und dem Krastrad des Verunglückten entstanden ist, sondern nur mittelbar durch den Maulesel, ist also entscheidend, ob auch die von dem Krastrad ausgehende Betriebsgefahr eine Ursache des Scheuens des Maulesels gewesen ist. Die Beweislast für diese Ursächlichkeit liegt bei der Bekl. (RG. 114, 73<sup>2</sup>); 123, 164<sup>3</sup>); ZB. 1931, 3310; RG. v. 20. April 1931 zu VI 492/30).

(U. v. 26. Nov. 1931; VI 317/31. — Hamm.) [H.]

9. § 9 KraftfG.; § 254 BGB.; § 304 ZPO.

1. Mit einem sich gegen den Grund des Anspruchs richtenden Einwand kann eine Partei nach Erlaß eines Urteils gemäß § 304 ZPO. nicht mehr gehört werden, auch wenn die Prozeßparteien vereinbart hatten, daß über diesen Einwand erst im Verfahren über die Höhe entschieden werden sollte. Denn eine zwingende Vorschrift wie die des § 304 kann nicht durch Vereinbarung außer Kraft gesetzt werden.

2. Ein Fußgänger, der eine Straße, zumal in einer Großstadt, überqueren will, muß mit der Möglichkeit rechnen, daß sich hinter den Fahrzeugen, die er sieht, noch andere Fahrzeuge befinden, die er nicht wahrnehmen kann.

R., der Chemann der Kl. zu 1 und Vater des Kl. zu 2 und der Kl. zu 3, schied sich zum Überschreiten des Fahrdammes des B. wegs in dem Augenblick an, als von links aus der Straße An der Weide ein von dem Zeugen B. gesteuerter Opelkraftwagen sich näherte. B. bemerkte R. und ermäßigte seine Fahrgewindigkeit. Hinter dem Opelwagen fuhr eine dem Erstbkl. gehörige und vom Zweitbkl. gesteuerte Kraftdroschke, die den Opelwagen überholte. R. bemerkte die in der Überholung des Opelwagens begriffene Kraftdroschke, als er vor dem Opelwagen vorbeigegangen war, und lief einige Schritte schräg nach rechts vorwärts. Der Bekl. zu 2 bog nach links aus und bremste scharf. Dabei wurde R. von der Droschke erfasst, zu Boden geworfen und so schwer verletzt, daß er am folgenden Tage starb.

Die Kl. führen den Tod ihres Ernährers auf Verschulden des Zweitbkl. zurück, doch fordert die Kl. zu 1 nur eine Jahresrente von 1500 M im Hinblick auf § 12 KraftfGef. und die Möglichkeit des Selingens des Entlastungsbeweises aus § 831 BGB. (Klagechrift Bl. 2 S. 6). Der Kl. zu 2 behauptet, sein Vater habe ihn vollständig unterhalten, da seine Ausbildung als Opernsänger frühestens am 1. Okt. 1931 abgeschlossen sein werde. Die Kl. zu 3 sei von ihrem Vater mit Rücksicht auf ihren Gesundheitszustand, der ihr nur die Bekleidung vorübergehender Stellungen erlaube, zeitweilig unterhalten worden.

Das LG. hat „den Klageanspruch“ dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und das OLG. hat die Ver. der Bekl. mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Bekl. im Rahmen des KraftfG. haftbar sind.

RG. hat aufgehoben und zurückverwiesen.

I. 1. Aus der Klagebegründung der Kl. zu 1 und der Bezugnahme auf § 12 KraftfG. in dem Feststellungsantrag der Kl. zu 2 und 3 wird zu entnehmen sein, daß die Kl. nur Ansprüche auf Grund des KraftfG., nicht aber auch auf Grund der §§ 823 ff. BGB. haben erheben wollen. Damit stehen indessen die Klageanträge unter I, mit denen die Kl. auf die Dauer von etwa zwei Jahren Jahresrenten von insgesamt 4500 M geltend machen, und der Feststellungsantrag II, der sich auf die Zeit nach dem 1. Okt. 1931 be-

zieht, die Rente der Kl. zu 1 aber anscheinend nicht berühren soll, nicht im Einklang. Denn die Vorschr. des § 12 Abs. 1 Ziff. 2 KraftfG., wonach im Falle der Tötung mehrerer Menschen der Jahresrentenbetrag sich auf höchstens 4500 M erhöhen kann, findet in dem hier vorl. Falle, daß nur eine Person getötet ist, diese aber mehrere Unterhaltsberechtigten hinterläßt, keine Anwendung; die Haftungsgrenze bestimmt sich vielmehr nach § 12 Abs. 1 Ziff. 1 KraftfG. (RG. 127, 179<sup>1</sup>). Auf dieses Bedenken hätte das OLG. die Kl. aufmerksam machen und den Sachverhalt auch auf Grund der §§ 823 ff. BGB., deren Anwendbarkeit in Frage kam, prüfen sollen (RG. 129, 60<sup>2</sup>). Ein näheres Eingehen hierauf erübrigt sich jedoch. Denn nachdem das angef. Urte. die Verurteilung der Bekl. auf den Rahmen des KraftfG. beschränkt hat und die Kl. ein Rechtsmittel nicht eingelegt haben, steht rechtskräftig fest, daß die Bekl. über den Rahmen der §§ 10, 12, 13 KraftfG. hinaus nicht haften.

2. Nicht unzweifelhaft ist, ob das LG. bereits über den Feststellungsanspruch der Kl. zu 2 und 3 entschieden hat. Dafür könnte die Fassung der Urteilsformel sprechen, die allgemein „den Klageanspruch“, nicht nur die Leistungsansprüche behandelt, sowie der Satz in den Gründen, der „Bekl.“ — soll offenbar heißen „der Verunglückte“ — habe den Kl. unterhaltspflichtig werden können. Andererseits aber heißt es am Schlusse der zur Erläuterung der Urteilsformel herangezogenen Gründe, die Entsch. über den Feststellungsanspruch sei dem Nachverfahren vorzubehalten gewesen, und es habe durch Zwischenurteil nach § 304 ZPO. entschieden werden müssen. Da der Feststellungsantrag überhaupt keine Betragsangabe enthält, konnte er nach Grund und Betrag gar nicht streitig werden, und es fehlte daher an einer wesentlichen Voraussetzung des § 304 ZPO. Hiernach erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß das LG. noch nicht über den Feststellungsantrag befunden hat.

3. Die Bekl. hatten die geltend gemachten Rentenansprüche dem Grunde nach mit einer doppelten Begr. bestritten, einmal deshalb, weil der Verunglückte mangels ausreichenden Einkommens und Vermögens nicht leistungsfähig gewesen sei (§§ 1360 Abs. 1, 1603 Abs. 1 BGB.) und sodann deswegen, weil die Kl. zu 2 und 3 imstande seien, sich selbst zu unterhalten (§ 1602 Abs. 1 das.). Auch das letztere Vorbringen der Bekl. war erheblich; denn § 10 Abs. 2 KraftfGef. stellt — ebenso wie § 844 Abs. 2 BGB. — nicht darauf ab, ob der Verunglückte seinen Familienangehörigen tatsächlich Unterhalt geleistet hat, sondern darauf, ob er gesetzlich zur Unterhaltsgewährung verpflichtet war (RG. 92, 58; ZB. 1907, 480<sup>13</sup>; 1931, 1804<sup>13</sup>; Recht 1910 Nr. 75; 1913 Nr. 847; RG. v. 16. März 1931, VI 410/30 und vom 23. April 1931, VI 610/30<sup>3</sup>). Der VerR. hat sich zu der Frage des Unterhaltsrechts der Kl. auf die Sätze beschränkt, es sei davon auszugehen, daß wenigstens für eine gewisse Übergangszeit auch für die Kl. zu 2 und 3 ein Unterhaltsanspruch bestehe; überdies aber seien die Parteien damit einverstanden, daß über die Frage der Unterhaltspflicht erst im Verfahren über die Höhe des Anspruchs entschieden werde. Diese Begr. verletzt das prozessuale Recht ebenso wie das materielle Recht. Nach ständiger Rspr. (RG. 86, 308; 98, 223; 123, 74<sup>4</sup>); 132, 20<sup>5</sup>) müssen im Grundverfahren alle Einwendungen erledigt werden, die den Grund des Anspruchs betreffen; dem Nachverfahren darf nichts weiter vorbehalten werden als die Entsch. über den Betrag des Anspruchs. Nun hatten hier die Bekl. auch die Leistungsfähigkeit des Verunglückten bestritten und das Vorliegen derselben hat das angef. Urteil nicht festgestellt. Mit diesem sich gegen den Grund des Anspruchs richtenden Einwand könnten die Bekl. im Bettragsverfahren nicht mehr gehört werden. Hieran ändert es nichts, daß die Parteien sich über die Erörterung dieses Einwands im Nachverfahren einig gewesen sind. Denn es liegt nicht in der Macht der Parteien, die Bestimmungen einer zwingenden Vorschr. der ZPO., wie dies der § 304 das. ist, durch Vereinbarung außer Kraft zu setzen. Nun könnte zwar die erfolgte Vorabentscheidung über den Grund des Anspruchs nicht beanstandet werden, wenn sie nur prozessual unzulässig wäre, da dieserhalb eine Rev-

<sup>1</sup>) ZB. 1927, 891.

<sup>2</sup>) ZB. 1929, 917.

<sup>3</sup>) ZB. 1930, 2853. <sup>4</sup>) ZB. 1930, 2857. <sup>5</sup>) ZB. 1931, 3353.

<sup>6</sup>) ZB. 1929, 849.

<sup>7</sup>) ZB. 1931, 2488.

Milge nicht erhoben ist (RG. 75, 19<sup>6</sup>); 85, 217<sup>7</sup>). Aber es liegt zugleich ein sachlich-rechtlicher Verstoß einmal deshalb vor, weil der VerN. zum mindesten möglicherweise verkannt hat (§ 550 ZPO.), daß die Leistungsfähigkeit des Ehemanns und Vaters die erste Voraussetzung für den Unterhaltsanspruch der Frau und der Kinder ist, weil ferner aber die bestrittene Erwerbsunfähigkeit von Kindern im Alter von etwa 30 und 25 Jahren, von denen überdies die Kl. zu 3 als Buchhalterin bezeichnet ist, und damit die Voraussetzungen des § 1602 Abs. 1 BGB. nicht ohne weiteres angenommen werden konnten, auch nicht für eine gewisse Übergangszeit. Dieser sachlich-rechtliche Verstoß mußte zur Aufhebung des angef. Urts. führen.

II. Die Prozeßbeschwerden des Erstbekl. sind unbeachtlich.

III. Zu den sachlich-rechtlichen Revisionsangriffen:

1. Es kann keine Rede davon sein, daß der Zweitbekl. den ihm zufallenden Entlastungsbeweis aus § 18 Abs. 1 S. 2 KraftfG. selbst dann geführt hätte, wenn diese Vorschr. mit der Rev. dahin zu verstehen sein sollte, daß es nur auf Verschulden i. S. von § 276 BGB. und nicht auf die gesteigerte Sorgfaltspflicht (§ 7 Abs. 2 KraftfG.) ankomme. Zu dieser nicht unzweifelhaften Streitfrage, der übrigens im Hinblick auf § 17 Abs. 1 KraftfVerfWd. eine erhebliche praktische Bedeutung kaum zukommen dürfte, Stellung zu nehmen, besteht daher kein Anlaß.

2. Die Rev. des Erstbekl. führt darüber Beschwerde, daß der VerN. ein mitwirkendes Verschulden (§ 9 KraftfG., § 254 BGB.) des Verunglückten verneint hat. Das angef. Ur. gibt hierfür im wesentlichen folgende Gründe. Der Verstorbene sei nicht zu spät vor dem Opelwagen auf den Fahrdamm getreten, sondern habe, auch ohne daß dieser gebremst worden wäre, was nur aus besonderer Vorsicht geschehen sei, an ihm vorbeikommen können. Der Verstorbene habe auch vor dem Betreten der Fahrbahn Umschau gehalten. Gleichwohl sei anzunehmen, daß er die Kraftdrohsche wegen des vor ihr befindlichen Opelwagens gar nicht bemerkt habe. Falls er jedoch die Kraftdrohsche habe sehen können, weil sie in diesem Augenblick noch hinter dem Opelwagen gefahren sei, so habe er doch damit nicht zu rechnen brauchen, daß die Drohsche den Opelwagen so schnell überholen werde. Daher lasse sich eine Fahrlässigkeit des Verunglückten nicht feststellen.

Diese Ausführungen sind zunächst schon insofern zum mindesten mißverständlich, als sie ausschließlich auf das Verschulden des N., nicht aber auch auf die durch den Verunglückten herbeigeführten Verursachung des Unfalls (vgl. RG. 133, 126) abstellen. Allerdings spricht § 9 KraftfG. nur vom Verschulden des Verletzten. Nach dem hier angezogenen § 254 BGB. aber ist in erster Reihe das unächliche Verhalten der Beteiligten ins Auge zu fassen, und zu den dabei zu beachtenden Umständen gehört das Verschulden als solches (RG. 53, 399; 54, 14; 69, 57<sup>8</sup>); RG. v. 4. März 1915, VI 507/14 und v. 20. April 1931, VI 492/30; JurRdSch. 1931 Nr. 1449, 1452; RGRKomm., Erl. 1d zu § 254 S. 415). Aber auch abgesehen hiervon begegnet die Auffassung des VerN. rechtlichen Bedenken. Von einem Fußgänger, der eine Straße, zumal in einer Großstadt, überqueren will, muß man verlangen, daß er zuvor eine sorgfältige Umschau nach etwa herannahenden Fahrzeugen hält; gerade mit der Möglichkeit, daß hinter den Fahrzeugen, die er sieht, sich noch andere Fahrzeuge befinden, die er nicht wahrnehmen kann, muß er rechnen und sich auf die Gefahren, die hieraus entspringen können, einstellen, indem er das von ihm bemerkte Fahrzeug im Auge behält. Aber auch die Erwägung des VerN., daß N., falls er die Kraftdrohsche wahrgenommen haben sollte, nicht mit einem so schnellen Überholen des Opelwagens durch die Drohsche habe zu rechnen brauchen, ist, solange hierfür nicht besondere Gründe angegeben werden, rechtlich zu beanstanden, zumal das angef. Ur. feststellt, daß der Zweitbekl. eine Fahrgeschwindigkeit von nur 20 km innegehalten hat. Hiernach wird nach bisheriger Sachlage der Verunglückte von dem Vorwurf des Selbstverschuldens nicht freizusprechen sein und der VerN. folgeweise eine Abwägung der Betriebsgefahr der Kraftdrohsche, der beiderseitigen Verursachung und des Verschuldens des N., das sich die Kl. nach § 846 BGB. ent-

gegenhalten lassen müssen, und des Zweitbekl. vorzunehmen haben. Daß diese dem tatrichterlichen Ermessen überlassene Abwägung dazu führen kann, den ganzen Schaden den Befl. aufzubürden, bedarf kaum der Hervorhebung. Übrigens würde solange, als nicht der Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. geführt ist, das Verschulden des Zweitbekl. bei der Abwägung auch dem Erstbekl. zuzurechnen sein (RG. v. 7. Jan. 1913, VI 358/12; v. 6. Mai 1915, VI 34/15; v. 18. Mai 1931, VI 18/31<sup>9</sup>); v. 6. Juli 1931, VI 97/31; Recht 1923 Nr. 882; RGRKomm., Erl. 8 zu § 831; Planck, Erl. 4 zu § 831; Staudinger, Erl. 6d zu § 831).

(U. v. 3. Dez. 1931; 383/31 VI. — Hamburg.) [S.]

10. §§ 10—13, 17 KraftfG.; §§ 18, 21, 24 KraftfVerfWd.; §§ 254, 276, 399, 400, 831, 843—845 BGB.; §§ 139, 253, 286, 304, 850, 851 ZPO.

1. Hat der Kl. als bloßer Besitzer Ersatzansprüche wegen Beschädigung der Sache geltend gemacht, die nicht ihm, sondern dem Eigentümer zustehen, so ist ihm nach § 139 ZPO. Gelegenheit zu geben, den zutreffenden Klagegrund geltend zu machen.

2. § 17 KraftfG. greift nicht nur ein, wenn eine Haftung nach dem KraftfG. stattfindet, sondern überall da, wo eine Schadensersatzpflicht „kraft Gesetzes“, also z. B. nach BGB., besteht.

3. Wendet der Befl. ein, der Kl. könne die Klageforderung nicht geltend machen, weil sie von einem Dritten gepfändet sei, so muß er das Vorliegen der Pfändung beweisen.

4. Wer bei der Schadensverteilung nach § 17 KraftfG. geltend macht, daß der andere nicht gehupt habe, ist für das Nichtthun beweispflichtig.

4. Für das Vorfahrtsrecht kommt es nicht darauf an, wer zuerst den Straßenkreuzungspunkt erreicht hat, sondern darauf, daß der vorfahrtspflichtige Führer nur dann vorfahren darf, wenn er die Gewißheit haben darf, daß er die Kreuzungsstelle schon überquert haben wird, wenn der andere den Schnittpunkt der Fahrtlinien erreicht hat.

5. Es bedeutet einen materiellrechtlichen Verstoß, wenn das Gericht ohne nähere Begründung eine Rente über die gewöhnliche Dauer der Erwerbsfähigkeit hinaus zuspricht.

6. Immer wieder hat das RG. betont, daß bereits im Zwischenurt. nach § 304 ZPO. der Vorbehalt der zeitlichen Begrenzung der Rente zum Ausdruck zu bringen ist.

7. Soweit Forderungen nicht abtretbar und nicht pfändbar sind, darf einem Antrag des Forderungsberechtigten, den Schuldner zur Zahlung an den Zessionar bzw. den Pfändungsgläubiger zu verurteilen, nicht stattgegeben werden.

Am 8. Nov. 1928 stießen in L. an der Kreuzung der K.straße und der H.-K.straße der Kraftwagen des Befl., den sein Sohn Franz Sch. steuerte, und der auf einem Krafttrabfahrende Kl. zusammen. Letzterer war die H.-K.straße heraufgekommen und wollte über die K.straße in die Ko.straße gelangen. Dicht vor der Kreuzung umfuhr er einen rechts von ihm stehenden Aderwagen. Da die H.-K.straße höher in die K.straße mündet als die Ko.straße, mußte der Kl. sich etwas links halten. Als der Kl. die K.straße überquerte, kam von links die K.straße herauf der Wagen des Befl. Dessen Führer gelangte in dem Bestreben, den Kl. noch links zu überholen, von der rechten Fahrseite, auf der er sich schon vorher nicht ganz rechts am Straßenrand gehalten hatte, immer mehr auf die linke Straßenseite und damit immer näher an das Krafttrab. Der Kl. kam noch fast an dem Wagen vorbei; er hatte schon die Einfahrt in die Ko.straße erreicht, als der

<sup>9</sup>) ZW. 1911, 162. <sup>7</sup>) ZW. 1914, 986. <sup>8</sup>) ZW. 1908, 299.

<sup>9</sup>) ZW. 1931, 3306.

Wagen mit dem linken Kotflügel das Hinterrad des Kraftwagens erfasste, es umwarf und etwas vor sich her bis an den Bordstein schob. Der Kl. kam dabei zu Fall und wurde verletzt; auch das Kraftrad, das der Arbeitgeberin des Kl., der Firma D., gehört, wurde beschädigt.

Der Kl. meint, daß den Führer des Kraftwagens das alleinige Verschulden an dem Zusammenstoß treffe. Denn derselbe habe die Abgabe von Hupezeichen unterlassen, die er gar nicht habe geben können, weil die Hupe nicht in Ordnung gewesen sei. Da ferner für den Kraftwagenführer der Überblick über die Fahrbahn infolge Überholens eines Wagens nahe an der Kreuzung behindert gewesen sei, habe der Führer nicht versuchen dürfen, noch vor dem Kl. vorbeizufahren, und auch seine Geschwindigkeit von 25 km je Stunde nicht beibehalten dürfen. Insbes. aber hätte der Führer nicht die linke Straßenseite befahren dürfen; auch habe er zuerst gebremst, um den Kl. vorbeizulassen, dann aber ihn noch links zu überholen versucht.

Der Kl. beantragt, nachdem er im ersten Rechtszuge nur 287,10 RM nebst Zinsen (Arzt-, Krankenhaus- und Transportkosten) eingeklagt hatte, im zweiten Rechtszuge ferner die Verurteilung des Bekl.

a) ihn von seiner Schuld an die Firma B. für Instandsetzung des Kraftwagens zu befreien, b) an ihn Verdienstausfall zu zahlen, c) an ihn eine monatliche Rente zu zahlen, da er zu 30% infolge Steifbleibens eines Armes in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkt sei, d) weiter festzustellen, daß der Bekl. verpflichtet sei, ihm allen weiteren etwa noch entstehenden Schaden zu ersetzen, e) endlich, soweit die Ansprüche abgetreten und gepfändet sind, den Bekl. zur Zahlung an die neuen Gläubiger zu verurteilen.

Zu dem Antrage e wird folgendes bemerkt: Unstreitig sind die dem Kl. aus dem Unfall gegen den Bekl. zustehenden Ansprüche von der Firma B. am 3. Jan. und 8. Febr. 1930 und von der Firma C. am 9. Mai 1930 gepfändet worden. Ferner hat der Kl. seine Schadenersatzforderung gegen den Bekl. in Höhe von 102,30 RM an L. abgetreten. Eine weitere vom Bekl. behauptete Pfändung der Firma D. in Höhe von 1000 RM hat der Kl. bestritten.

Der Bekl. begehrt Klageabweisung, indem er die Klageansprüche dem Grunde und der Höhe nach bestritt. Beim Herannahen an die Kreuzung habe sein Führer mit der Ballhupe, die in Ordnung gewesen sei, laute Warnungszeichen gegeben, während der Kl. nicht gehupt habe. Der Wagenführer habe im Interesse der Verkehrssicherheit deshalb einen kleinen Bogen nach links beschrieben, weil er an der Sicht in die Fl.straße durch einen an deren Ecke stehenden Wagen mit Verdeck behindert gewesen sei. Er sei auch nicht zu schnell gefahren. Da die K.straße Hauptverkehrsweg sei, habe ihm das Vorfahrtsrecht zugestanden.

Das LG. erklärte den vor ihm geltend gemachten Klageanspruch dem Grunde nach nur zur Hälfte für gerechtfertigt. Dagegen erklärte das OLG. unter gänzlicher Zurückweisung der Verufung des Bekl. und Zurückweisung der weitergehenden Verufung des Kl. dessen erstinstanzlichen Anspruch und die Ansprüche zu b und c dem Grunde nach zu  $\frac{2}{3}$  für gerechtfertigt; dem Feststellungsbegehren willfahrte es in Höhe von  $\frac{2}{3}$ . Das RG. hat aufgehoben.

Das BG. hatte ausgeführt.

Die Beschädigung des Kraftwagens treffe nicht den Kl., sondern dessen Eigentümerin. Der Kl. als bloßer Besitzer könne die der Eigentümerin zustehenden Erfahrsprüche nicht geltend machen. Dafür, daß er aus anderen Gründen zur Geltendmachung dieses Sachschadens berechtigt sei, habe der Kl. nichts vorgebracht. Danach sei der Klageantrag a unbegründet, wiewohl der Kl. der Halter des Kraftwagens gewesen sei.

Der Bekl. habe den Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. nicht angetreten. Er habe sich — abgesehen von dem Bestreiten der Höhe des Schadens — auf den Einwand beschränkt, daß der Zusammenstoß auf die Betriebsgefahr des Kraftwagens und das Verschulden des Kl. zurückzuführen sei.

Für die Verteilung des Schadens wesentlich seien die zwischen den Parteien streitigen Punkte, ob der eine oder der andere Teil den Umständen nach zu schnell gefahren sei, ob der eine oder der andere nicht die für ihn vorgeschriebene Fahrbahn benutzt habe, ob einer von ihnen kein Signal ge-

geben habe und ob dem Führer des Kraftwagens das Vorfahrtsrecht zugestanden habe. Eine Feststellung dahin, daß einer der Beteiligten keine Warnungszeichen gegeben habe, könne nicht getroffen werden; dem Sohn des Bekl. sei zu glauben, daß er mit der Ballhupe Signale gegeben habe, während andererseits der Bekl. keinen Beweis dafür angetreten habe, daß der Kl. nicht gehupt habe. Ein Vorfahrtsrecht des Kraftwagens sei nicht erwiesen. Die K.straße weise zwar, wie näher dargelegt wird, einen stärkeren Verkehr auf als die Fl.-K.straße und sei daher im Verhältnis zu dieser der Hauptverkehrsweg. Aber der Kraftwagen sei nicht vor oder nicht wenigstens gleichzeitig mit dem Kraftrad, wie im einzelnen erörtert wird, in die Kreuzung eingefahren, d. h. am Rande derjenigen Straßenfläche angekommen, die den sich kreuzenden Straßen gemeinsam sei. Somit habe der Kl. mit seinem von rechts kommenden Fahrzeug das Vorfahrtsrecht gehabt. Hinsichtlich der Geschwindigkeit der beiden Fahrzeuge habe die Beweisaufnahme kein bestimmtes Ergebnis gehabt. Es sei nicht zu widerlegen, daß der Kraftwagen mit der vom Sohne des Bekl. angegebenen Geschwindigkeit von 25 bis 30 km gefahren sei, während der Kl. auch nicht schnell, aber mit der Geschwindigkeit eines Radfahrers gefahren sei. Dabei sei aber zu berücksichtigen, daß bei der Unübersichtlichkeit der Fahrbahn infolge der an beiden Seiten der Fl.straße stehenden und der die K.straße befahrenden Wagen und im Hinblick auf den Lärm und den lebhaften Verkehr an der Kreuzung besonders langsam gefahren werden müssen. Deshalb sei die Geschwindigkeit beider Fahrzeuge noch zu groß gewesen.

Das Ergebnis sei für die auf das KraftG. gestützten Klageansprüche dahin zusammenzufassen. Dem Kl. sei außer der allgemeinen Betriebsgefahr keine zu große Geschwindigkeit anzurechnen. Der Bekl. habe sich außer der allgemeinen Betriebsgefahr und der ebenfalls zu großen Geschwindigkeit das schuldhafteste Verhalten seines Führers zuzurechnen, der den Kl. noch habe überholen wollen, statt geradeaus zu fahren und zu bremsen, wodurch der Unfall, wie der Führer selbst einräumt, vermieden worden wäre. Dessen schuldhaftes Verhalten sei aber nicht derart überwiegend, daß der Bekl. allein den Schaden zu tragen hätte. Der Zusammenstoß sei darauf zurückzuführen, daß der Führer Sch., durch den plötzlich auftauchenden Kl. verwirrt, die Geschwindigkeit und Entfernung der beiden Fahrzeuge unrichtig eingeschätzt habe und so zu seinen fehlerhaften Maßnahmen gekommen sei. Die Gefahr, auf die diese Maßnahmen zurückzuführen seien, sei aber durch die Betriebsgefahr des Kraftwagens des Kl. und die Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt durch den Kl. bei der Annäherung an einen Hauptverkehrsweg mit herbeigeführt worden, so daß der Kl. billigerweise einen Teil des Schadens mitzutragen habe, und zwar als angemessen den dritten Teil.

Soweit die Klageansprüche auf § 831 BGB. gestützt seien, könne bei der Schadensverteilung die beiderseitige allgemeine Betriebsgefahr nicht in Betracht gezogen werden, da § 254 BGB. nur bei mitwirkendem Verschulden Anwendung finde. Bei der Ausgleichung auf Grund des § 17 KraftG. habe die allgemeine Betriebsgefahr als sich gegenseitig aufhebend betrachtet werden können, so daß nur die erhöhte beiderseitige Betriebsgefahr den Ausschlag für die Verteilung gegeben habe. Habe aber die beiderseitige schuldhafteste Verletzung von Verkehrsvorschriften im wesentlichen die Schadensverteilung bestimmt, so müsse bei den Ansprüchen aus § 831 BGB. dieselbe Verteilung stattfinden.

A. Zur Rev. des Kl. 1. Mit Recht rügt diese Rev., daß der Vorderrichter den Klageanspruch a nicht hätte abweisen dürfen, ohne zuvor gemäß § 139 ZPO. dem Kl. Gelegenheit zu geben, seinen Anspruch auf Schuldbefreiung zu begründen.

2. Der Kläger hatte den Zeugen R. dafür benannt, daß Franz Sch. zugestanden habe, auch die Ballhupe — außer der unstreitig ausgebrauchten elektrischen Hupe — sei nicht betriebsförmig gewesen. Das angefochtene Urteil ist auf diesen Beweisanspruch nicht eingegangen. Darüber, daß Franz Sch. nach Lage der festgestellten Umstände an der fraglichen Straßenkreuzung durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftwagens hätte aufmerksam machen müssen, kann im Hinblick auf § 19 Abs. 1 KraftVerfW. in der zur Unfallszeit geltenden Fas-

lung v. 16. März 1928 (RGW. I, 91) kein Zweifel sein und ist vom VerN. auch nicht verkannt worden. Die Rüge der Verletzung des § 286 ZPO. ist daher begründet.

3. Soweit die Klageansprüche den Rahmen des KraftfG. übersteigen und daher nur auf § 831 BGB. gestützt werden konnten, hat das BG. die Schadensverteilung nicht auf Grund des § 17 KraftfG., sondern des § 254 BGB. mit einer übrigens nicht ganz klaren Begründung vorgenommen. Die Schadensausgleichung auf Grund des § 254 BGB. ist rechtsirrig erfolgt. Vielmehr war auch insoweit der § 17 KraftfG. anzuwenden, der nicht nur in den Fällen ein- greift, in denen eine Haftung nach dem KraftfG. stattfindet, sondern überall da, wo eine Schadensersatzpflicht „kraft Gesetzes“ besteht; dazu gehört auch die Haftpflicht nach BGB. und insbes. nach § 831 d. F. (RG. 96, 69<sup>1</sup>); 87, 65<sup>2</sup>); RGUrt. v. 28. Febr. 1929, VI 749/28 = JW. 1929, 1462<sup>3</sup>; Müller, AutomobilG., 5. Aufl., Ann. C I a 4 zu § 17 KraftfG., S. 345 nebst weiteren Nachweisen). Im Ergebnis wird allerdings keine der Parteien durch diesen Rechtsirrtum beschwert, da der Vorderrichter gemäß § 254 BGB. zu derselben Schadensverteilung gekommen ist wie gemäß § 17 KraftfG. übrigens ist der Satz des angefochtenen Urts., daß § 254 BGB. „nur bei mitwirkendem Verschulden“ Anwendung finde, zum mindesten mißverständlich. Allerdings spricht § 9 KraftfG. nur von Verschulden des Verletzten. Nach dem hier angezogenen § 254 BGB. aber ist in erster Reihe das ursächliche Verhalten der Beteiligten ins Auge zu fassen und zu den dabei zu beachtenden Umständen gehört das Verschulden als solches (RG. 53, 399; 54, 14; 69, 57<sup>3</sup>); RGUrt. v. 4. März 1915, VI 507/14; RGRKomm., Erl. 1 d zu § 254 C. 415).

4. Die Abwägung der Umstände, die bei der Schadensverteilung nach § 17 KraftfG. zu berücksichtigen sind, hängt von der Würdigung des Sachverhalts ab und ist daher grundsätzlich Sache des Tatrichters. Für ein Eingreifen des RevG. ist im wesentlichen nur dann Raum, wenn entweder die Beurteilung des Verhaltens eines Beteiligten einen Rechtsirrtum erkennen läßt oder offenbar wesentliche Tatumsstände unberücksichtigt geblieben sind. In dieser Beziehung führt die Rev. des Kl. darüber Beschwerde, daß das BG. nur festgestellt habe, der Kl. sei „mit der Geschwindigkeit eines Radfahrers“ gefahren, daß es aber gleichwohl diese Geschwindigkeit als eine zu hohe erachtet habe. In der Tat könnte es bedenklich erscheinen, ob jene Feststellung ausreicht. Denn nach § 18 Abs 2 KraftfVerfVO., dessen Voraussetzungen zweifelsfrei vorliegen (vgl. auch §§ 17 Abs 1, 18 Abs 1 daf. und § 276 BGB.), war der Kl. nur gehalten, so langsam zu fahren, daß er sein Kraftrad auf kürzeste Entfernung zum Stützen bringen konnte. Es kommt aber auf jene unzureichende Feststellung nicht an, weil, wie unter B 2 darzulegen sein wird, dem Kraftwagen des Bekl. das Vorfahrtsrecht zustand und der Kl. daher hätte halten müssen. Wenn endlich der VerN. den unzulässigen, den Unfall vorwiegend herbeiführenden Versuch des Sch., noch vor dem Kl. vorbeizufahren und dazu auch noch die linke Straßenseite (§ 21 Abs 1 Satz 1 KraftfVerfVO.) zu benutzen, als deshalb teilweise entschuldigend angesehen hat, weil Sch. infolge der Betriebsgefahr des Kraftrades und des zu schnellen Fahrens des Kl. in Verwirrung geraten sei, so erscheint diese Erwägung auch rechtlich bedenklich. Denn abgesehen davon, daß von einem Kraftfahrzeugsführer die umsichtige Erfassung jedes geeigneten, nur irgendwie erdenklichen Mittels zur Abwendung der Gefahr in der Not des Augenblicks verlangt werden muß (RG. 86, 151<sup>4</sup>); 92, 38; 96, 131; RGUrt. v. 6. Okt. 1927, VI 44/27; JW. 1928, 797, 1723<sup>5</sup>; Gruch. 1930, 420 Nr. 47; RGUrt. v. 8. Jan. 1931, VI 259/30<sup>6</sup>), hätte berücksichtigt werden müssen, daß Sch. sich durch einen gröblichen Verstoß gegen die Verkehrssicherheit, nämlich seine nach Lage der festgestellten Umstände viel zu hohe Fahrgeschwindigkeit, und also durch sein eigenes Verschulden in eine gefährvolle Lage gebracht hatte. Andererseits wird aber die Nichtbeachtung des dem Kraftwagen zustehenden Vorfahrtsrechts durch den Kl. zugunsten des Bekl. ins Gewicht fallen.

5. Der Befl. hatte den Klageansprüchen unter anderem

den Einwand entgegengesetzt, der Kl. könne diese Ansprüche auch insoweit nicht für sich geltend machen, als D. sie gepfändet habe. Der Kl. hatte diese Pfändung bestritten. Folglich war es Sache des Bekl., seinen Einwand zu beweisen, nicht aber Sache des Kl., darzulegen, daß eine Pfändung durch D. nicht erfolgt sei. Insofern hat mithin der Vorderrichter die Beweislast verkannt.

B. Zur Rev. des Bekl. 1. Zu Unrecht macht diese Rev. geltend, nicht der Bekl., wie das angefochtene Urts. annimmt, sei dafür beweispflichtig, daß der Kl. nicht gehupt habe, sondern der Kl. für das Gegenteil. Den behaupteten Verstoß des Kl. machte der Bekl. im Wege der Einrede gegen die Klageansprüche geltend. Sollte dieser Umstand bei der Schadensverteilung nach § 17 KraftfG. Berücksichtigung finden, so traf folglich die Beweislast den Bekl. (RG. 114, 77<sup>7</sup>); RGUrt. v. 26. März 1931, VI 554/30).

2. Begründet ist dagegen der Revisionsangriff, daß der VerN. die Bestimmungen über das Vorfahrtsrecht verkannt habe (§ 24 KraftfVerfVO.). Zwar ist die Annahme, daß die R. Strafe im Verhältnis zu den beiden anderen in Betracht kommenden Strafen den Hauptverkehrsweg darstelle, rechtlich unbedenklich (RG. 125, 206<sup>8</sup>). Aber der Vorderrichter irrt, wenn er meint, dem Kl. habe das Vorfahrtsrecht deshalb zugestanden, weil er eher als der Kraftwagen des Bekl. den Straßenkreuzungspunkt erreicht habe. Hierauf kommt es nicht an, sondern, wie der erf. Sen. in RG. 125, 207<sup>9</sup>) näher begründet hat, darauf, daß der vorfahrtsberechtigte Führer nur dann vorfahren darf, wenn er nach Lage der Umstände die Gewißheit haben darf, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben wird, in welchem das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrlinien erreicht hat. Dafür liegt nach dem bisher festgestellten Sachverhalt nichts vor. Der Hinweis des BG., dem Kraftwagen des Kl. als dem von rechts kommenden Fahrzeug habe infolge der früheren Erreichung der Kreuzungsstelle das Vorfahrtsrecht zugestanden, liegt neben der Sache. Denn nach § 24 KraftfVerfVO. ist der Umstand, daß das von rechts kommende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht hat, überhaupt nur dann von Bedeutung, wenn es sich um gleichwertige Verkehrswege handelt.

3. Wenn auch hiernach der Kl. hätte anhalten und dem Kraftwagen die Vorfahrt hätte lassen müssen, so kann doch davon nach den Ausführungen unter A 4 keine Rede sein, daß, wie die Rev. glaubt, das Verhalten des Franz Sch. nicht als schuldhaft angesehen werden könne. Denn das Vorfahrtsrecht befreit nicht von der Beachtung der allgemeinen Verkehrsorgfaltspflicht (§ 276 BGB.) und der Vorschriften der KraftfVerfVO., insbes. nicht von der Pflicht zur Zuneigung der in § 18 Abs 2 daf. vorgeschriebenen Herabminderung der Geschwindigkeit. Inwiefern der Führer des Bekl. durch das Verhalten des Kl., insbes. sein Nichtanhaltens, veranlaßt worden wäre, mit einer Geschwindigkeit von mindestens 25 km in die Kreuzungsstelle zu fahren, ist nicht ersichtlich und das Verlangen der Rev. daher unbegründet, daß der Vorderrichter bei der Abwägung nach § 17 KraftfG. die unzulässig hohe Fahrgeschwindigkeit des Franz Sch. geringer hätte bewerten sollen als die des Kl. (vgl. RG. 125, 208<sup>9</sup>). Daß das Nichtanhaltens des Kl. zugunsten des Bekl. zu berücksichtigen sein wird, ist bereits oben unter A 4 hervor- gehoben.

4. Nicht gerügt, aber als materiellrechtlicher Verstoß von Amts wegen zu beachten ist, daß das DVG. dem Kl. die unter c der Anträge beanspruchte Rente auf Lebenszeit und also über den Zeitpunkt hinaus, in welchem nach allgemeinen Erfahrungssätzen der Kl. voraussichtlich auch ohne den Unfall erwerbsunfähig geworden sein würde, dem Grunde nach zugesprochen hat. Ein solches Verlangen des Kl. hätte einer besonderen Begründung bedurft, die an sich möglich ist, aber bisher fehlt (vgl. §§ 843 Abs 1, 844 Abs 2, 845 BGB., §§ 3a, 7 Abs 1 HaftpfG., §§ 10—13 KraftfG.). Beweis in dem Zwischenurt. nach § 304 ZPO. und nicht erst im Betragsurts. 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, 247<sup>10</sup>); 77,

<sup>1</sup>) JW. 1919, 731.

<sup>2</sup>) JW. 1915, 1018.

<sup>3</sup>) JW. 1913, 299. <sup>4</sup>) JW. 1915, 404. <sup>5</sup>) JW. 1931, 865.

<sup>6</sup>) JW. 1927, 891.

<sup>7</sup>) JW. 1929, 2816.

<sup>8</sup>) JW. 1929, 2816. <sup>9</sup>) JW. 1929, 2816. <sup>10</sup>) JW. 1909, 439.

410<sup>11)</sup>; 90, 226<sup>12)</sup>; 98, 222; RGRKomm., Erl. 4d zu § 843 B. II S. 646). Die Festsetzung des kalendermäßigen Endtermins freilich kann dem Bettragsverfahren überlassen werden und dies wird der Regel nach sich als zweckmäßig erweisen. Übrigens lassen die Urteilsgründe jede Erörterung darüber vermüssen, ob eine dauernde, den Klageantrag o dem Grunde nach rechtfertigende Erwerbsbeschränkung des Kl. vorliegt. Entsprechendes gilt für den Feststellungsantrag zu d.

5. Unter o seiner Klageanträge hatte der Kl. beantragt, den Besl., soweit die Ansprüche abgetreten und gepfändet seien, zur Zahlung an die neuen Gläubiger zu verurteilen. Dieser Antrag genügte dem Erfordernis der Bestimmtheit des Antrags (§ 253 Abs. 2 Ziff. 2 ZPO.) um so weniger, als sich im Laufe des zweiten Rechtszugs Streit darüber ergab, ob außer der Abtretung L. und den Pfändungen B. und C. auch noch eine Pfändung D. vorlag; es hätten vielmehr im Antrag die Gläubiger, an die die Zahlung erfolgen sollte, unter Angabe der Forderungsbeträge bezeichnet werden müssen. Nach der Fassung des Klageantrags o muß angenommen werden, daß der Kl. hinsichtlich aller Anträge auch zu a—d die Zahlung an die neuen Gläubiger begehrte, und die Parteien scheinen darüber einig zu sein, daß der Gesamtanspruch des Kl. abgetreten und gepfändet worden ist.

a) Gleichwohl hat das BG. in der Formel seines Urts., weder insoweit es Zwischenurt. ist noch soweit es Feststellungsurts. und also Endurt. ist, zum Ausdruck gebracht, daß die Zahlungen an die neuen Gläubiger zu bewirken sind. Dies ergibt sich vielmehr nur aus den Gründen und dort wird dann auch noch ausgesprochen, daß entgegen dem Begehren des Kl. auch D. zu den Zahlungsberechtigten gehört. Ein solches Verfahren erscheint bezüglich des Feststellungsurts. unzulässig und bezüglich des Grundurts. bedenklich, und jedenfalls wird das BG., auch wenn es sich um einen rein verfahrensrrechtlichen Verstoß handeln sollte, der mangels einer Revisionsrüge nicht von Amts wegen in der Rev.Just. beanstandet werden könnte, Gelegenheit haben, auf Grund der erneuten Verhandlung jenem Mangel abzuwehren, nachdem der Kl. dem Antrage o eine dem § 253 Abs. 2 Ziff. 2 ZPO. entsprechende bestimmte Fassung gegeben haben wird.

b) Hierzu treten aber auch noch sachlich-rechtliche Bedenken, welche sich auf die Zulässigkeit der Abtretung und der Pfändungen — abgesehen von dem in erster Instanz geltend gemachten Anspruch auf Ersatz der Behandlungskosten von zusammen 287,10 RM — beziehen. Denn der — vom VerKl. allerdings abgewiesene — Schuldbefreiungsanspruch (Klageantrag a) hätte nach § 399 Halbsatz 1 BGB. an einen anderen Gläubiger als an B. nicht wirksam abgetreten (RG. 128, 370 nebst Nachweisen<sup>13)</sup>) und daher gemäß § 851 Abs. 1 ZPO. auch von anderen Gläubigern nicht wirksam gepfändet werden können; § 851 Abs. 2 ZPO. greift nicht ein. Die Rentenansprüche (Klageanträge b und c) ferner sind nach der auch im öffentlichen Interesse erlassenen (RG. 94, 137) Vorschrift des § 400 BGB. insoweit nicht abtretbar, als sie der Pfändung nicht unterworfen sind. Insoweit gilt nach § 850 Abs. 1 Ziff. 1, Abs. 3 ZPO. (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 2 KraftfG.) und den späteren Erg.Vest. (vgl. insbes. auch § 1 Abs. 2 ZPO. v. 7. Jan. 1924, RGBl. I, 25, und der Gef. v. 17. Dez. 1926, RGBl. I, 503, und v. 27. Febr. 1928, RGBl. I, 45) folgendes: Die bis zur Zeit ihrer gerichtlichen Geltendmachung geforderten Renten unterlagen unbeschränkt der Pfändung, soweit sie nicht schon vorher vom Kl. eingefordert worden waren; hierüber ist bisher nichts behauptet. Bezüglich der späteren Renten steht schon jetzt fest, daß sie in gewisser, nach Maßgabe der genannten Bestimmungen zu errechnender Höhe unpfändbar sind. Ob und inwieweit endlich der Feststellungsanspruch (Klageantrag d) abtretbar und pfändbar ist, hängt von der Art der Ansprüche ab, die dabei in Frage kommen können (z. B. Schmerzensgeld, Behandlungskosten, Rentenerhöhung). Danach ist die an L. erfolgte Abtretung zum Teil nichtig (Gruch. 61, 302; 62, 393; RGRKomm., Erl. 1 zu § 400 bezüglich des § 400; RG. 75, 145<sup>14)</sup>; vgl. 86, 350<sup>15)</sup>) zu § 399, insoweit abweichend RGRKomm., Erl. 1 zu § 399), sofern es sich nicht nur, was zu erörtern bleibt, um ein Inkassomandat (RG. 94, 137) handeln sollte, und durfte daher vom

Gericht nicht beachtet werden; denn der Kl. hat es nicht in seiner Hand, eine verbotswidrige Abtretung dadurch wirksam zu machen, daß er Zahlung an L. beantragt. Aber auch bezüglich der Pfändungen, soweit sie gegen die gesetzlichen Vorschriften in § 850 ZPO. verstoßen, gilt nichts anderes. Denn diese Vorschriften sind nicht nur zum Schutze des Schuldners, sondern zugleich auch im öffentlichen Interesse erlassen und ebensowenig, wie an den in § 811 Ziff. 1 ZPO. bezeichneten Sachen (RG. 72, 181<sup>16)</sup>), erlangt der Gläubiger selbst bei Einverständnis des Schuldners mit der Pfändung an den verbotswidrig (§ 850 ZPO.) gepfändeten Forderungen ein materiell gültiges Pfandrecht. Zur Durchführung einer solchen von dem Vollstreckungsgericht verbotswidrig vorgenommenen Pfändungsmaßnahme darf das Prozeßgericht seine Hand selbst dann nicht bieten, wenn der Schuldner Zahlung an den Pfandgläubiger beantragt. Auch in diesem Falle ist das absolute Pfändungsverbot des § 850 ZPO. von Amts wegen nicht weniger zu beachten als dann, wenn der Pfandgläubiger die Forderung gegen den Drittschuldner einflagt (RG. 106, 206; vgl. Stein-Jonas, Bem. VII 2a zu § 829 ZPO., 14. Aufl., S. 745; abweichend Endow-Busch, Anm. 2 zu § 850 und die frühere Rpr.; vgl. u. a. RG. 66, 234; 93, 77). Demnach hätte das BG. insoweit, als die Abtretung an L. gegen die §§ 399, 400 BGB. und die Pfändungen gegen § 850 ZPO. verstoßen, weder Grund- noch Feststellungsurts. erlassen dürfen, sondern die Klage abweisen müssen, da der Kl. insoweit Zahlung an sich nicht beantragt hat (§ 308 Abs. 1 Satz 1 ZPO.) und sein Antrag auf Zahlung an die Gläubiger unbegründet war. Die erneute Verhandlung vor dem BG. wird aber dem Kl. Gelegenheit zur sachgemäßen Änderung seiner Anträge geben. Ob es sich daneben empfiehlt, zur Vermeidung von Weiterungen für alle Beteiligten und unter Umständen von Regreßansprüchen gegen den Justizfiskus die Parteien darauf hinzuweisen, daß sie, sei es im Wege der Verständigung mit den Pfandgläubigern, sei es im Wege des § 766 ZPO. und erforderlichenfalls des § 793 ZPO., eine entsprechende Beschränkung der Pfändungsbefugnisse herbeiführen mögen, muß dem Ermessen des BG. mehr überlassen werden.

(U. v. 20. April 1931; 492/30 VI. — Hamm.) [H.]

11. §§ 18 Ziff. 1, 20 KraftfVerkZPO.; § 304 ZPO.

1. Das Vorfahrtsrecht befreit den Vorfahrtberechtigten nicht von der Pflicht zur Innehaltung der Vorschriften über Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit, insbes. an Kreuzungsstellen.

2. Das zum Grunde des Anspruchs bzw. auf Feststellungsklage hin ergehende Urteil bari die Frage, ob ein Teil des Anspruchs auf Versicherungsträger übergegangen ist, offen lassen.

Das Vorfahrtsrecht befreit den Vorfahrtberechtigten nicht von der Pflicht zur Innehaltung der Vorschriften über die Mäßigung seiner Fahrgeschwindigkeit, insbes. an Kreuzungsstellen (RG. 125, 203<sup>1)</sup>; HöchstRspr. 1930 Nr. 631), um so weniger, wenn diese unübersichtlich sind.

(U. v. 3. Juli 1930; 575/29 VI. — Dresden.) [S.]

12. §§ 18, 23 KraftfVerkZPO.; § 276 BGB. Wer vor einer unübersichtlichen Straßeneinmündung überholt und dabei noch so schnell fährt, daß er nicht auf ½ m halten kann, handelt schuldhaft. †)

Der Kl. fuhr am 18. März 1929 mit einem Transport-Dreirad über die Frankenwehrt in R. in der Richtung von der Hohenzollernbrücke nach R. In gleicher Richtung fuhr hinter ihm der Besl. auf seinem Kraftfahrad, das mit einem Beiwagen verbunden war. Vor der Einmündung der von rechts kommenden Bischofsgartenstraße wollte der Besl. den Kl. links überholen. Die Parteien fuhrten hierbei an zwei rechts neben ihnen an der Endhaltestelle der Rheinuferbahn auf zwei nebeneinander liegenden Straßenbahn-

<sup>10)</sup> ZB. 1910, 88.

<sup>1)</sup> ZB. 1929, 2816.

<sup>11)</sup> ZB. 1912, 191. <sup>12)</sup> ZB. 1917, 813. <sup>13)</sup> ZB. 1930, 2415.

<sup>14)</sup> ZB. 1911, 320. <sup>15)</sup> ZB. 1911, 577.

Zu 12. Das RG. hält im Urts. an seiner bisherigen Auslegung

gleichen haltenden aus je drei Wagen bestehenden Zügen dieser Bahn entlang. Als der Bekl. auf gleicher Höhe mit dem Kl. war, kam aus der Bischofsgartenstraße ein Kraftwagen, der in schneller Fahrt und unter Schneiden der Kurve in Richtung zur Hohenzollernbrücke fuhr. Um einen Zusammenstoß mit diesem Kraftwagen zu vermeiden, wich der Bekl. nach rechts aus. Dabei erliefte er den Kl. Dieser kam zu Fall und erlitt schwere Verletzungen.

Die Schadensklage wurde v. OVG. und RG. zugesprochen. Das BG. kommt zu dem Ergebnis, daß der Bekl. dem Kl. nach § 223 BGB. schadensersatzpflichtig sei. Es nimmt ein für den Unfall ursächliches Verschulden des Bekl. in doppelter Hinsicht an. Der Versuch der Überholung kurz vor der Einmündung der verkehrsreichen Bischofsgartenstraße sei, so führt es aus, überhaupt unzulässig gewesen, weil dem Bekl. der Einblick in diese Straße durch die Wagen der Rheinuferbahn versperrt gewesen sei, er aber damit habe rechnen müssen, daß aus dieser Straße plötzlich ein Fahrzeug in seine Fahrbahn einbiegen werde. Außerdem aber hätte er mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit der Stelle vorsichtig und so langsam fahren müssen, daß er sein Motorrad jederzeit auf kürzeste Entfernung, das bedeute hier auf weniger als 1/2 m, habe zum Stehen bringen können. Dieser Verpflichtung sei er nicht nachgekommen.

Entscheidend ist, daß dem Bekl. nach der Feststellung des BG. der ungehinderte Einblick in die Bischofsgartenstraße durch die Wagen der Rheinuferbahn verwehrt war. Darin lag die besondere Gefahr, daß der Bekl. nicht in der Lage war, zu beurteilen, ob Fahrzeuge aus der Bischofsgartenstraße nach links in die Frankenwerst einzubiegen beabsichtigten, daß vielmehr solche Fahrzeuge, von ihm nicht gesehen, sich der Frankenwerst näherten und plötzlich vor den Bahnwagen auftauchten. Solchen Fahrzeugen gegenüber bestand sich der Bekl. nicht in der gleichen Lage wie der Kl. Denn bei der Überholung des Kl., die links zu erfolgen hatte, geriet er auf der 9 m breiten Fahrbahn infolge der rechts von ihm haltenden Züge der Rheinuferbahn und des Abstandes, den er beim Überholen des Kl. von diesem zu wahren hatte, zum mindesten hart an die den entgegenkommenden Fahrzeugen zustehende Fahrbahnseite heran und damit in die besondere Gefahr eines Zusammenstoßes mit Fahrzeugen, die aus der Bischofsgartenstraße kommen konnten, namentlich dann, wenn diese die Einbiegung nach links in die Frankenwerst nicht in weitem Bogen nahmen. Daß der Bekl. schon bei Anwendung der gewöhnlichen Verkehrsregeln (§ 276 BGB.) mit solchen Möglichkeiten rechnen mußte, nimmt das BG. ohne Rechtsverstoß an. Bei Anwendung dieser Sorgfalt mußte er aber auch weiterhin mit der Möglichkeit rechnen, daß er in einem solchen Falle den Kl. gefährden würde dadurch, daß er gezwungen sein könnte, nach rechts in Richtung auf den Kl. auszuweichen, falls es ihm nicht möglich sein sollte, noch rechtzeitig anzuhalten. Mit Recht nimmt demnach das BG. nach der örtlichen Lage an, daß dem Bekl. das Überholen wegen Unübersichtlichkeit der Wegestelle vor und an der Einmündung der Bischofsgarten-

straße nicht gestattet war (§ 23 Abs. 4 KraftVerkVO. i. d. Fassung v. 16. März 1928 [RGBl. I, 91]). Das Vorbeifahren an dem Kl. war dem Bekl. danach aber aus dem Gesichtspunkt erkennbarer Gefährdung des Kl. auch gemäß § 20 KraftVerkVO. verboten. Mit Recht hat das BG. weiterhin einen Verstoß des Bekl. gegen § 18 Abs. 2 KraftVerkVO. angenommen.

Zu Unrecht bemängelt die Rev. endlich die Annahme des BG., daß das schuldhafte Verhalten des Bekl. ursächlich für den Unfall und den Schaden des Kl. gewesen sei. Der Bekl. ist in dieser Hinsicht nicht dadurch entlastet, daß der Kraftwagen sich bereits in der Bischofsgartenstraße auf der linken Seite gehalten und etwa auch aus diesem Grunde die Kurve geschnitten hat. Der Unfall hat sich nach der Feststellung des BG. deswegen ereignet, weil der Bekl. unter schuldhafter Außerachtlassung solcher Gefährdungsmöglichkeiten die Überholung des Kl. unzulässigerweise und zugleich mit zu großer Geschwindigkeit unternommen hat. Wäre diese Überholung unterblieben, so wäre der Unfall nicht eingetreten. Das ergibt sich aus den Feststellungen des BG. einwandfrei. Auch der Bekl. hat mithin eine Ursache für den Unfall und den darauf beruhenden Schaden des Kl. gesetzt, ganz gleichgültig, ob auch dem Kraftwagenführer ein ursächliches Verschulden oder Handeln zur Last fällt.

(U. v. 13. Juli 1931; 123/31 VI. — Köln.)

[H.]

### 13. § 23 KraftVerkVO.

1. Der Führer des zu überholenden Fahrzeuges hat nur die Pflicht, sich soweit rechts zu halten, daß die Überholung nicht durch die Unterlassung ausreichenden Rechtshaltens verhindert ist. Er ist nicht verpflichtet, seine Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen, damit die Überholung vor einer Wegeberengung beendet sein kann.

2. Der Kraftfahrer darf vor einer Wegeberengung zum Überholen nur ansetzen, wenn er sicher sein darf, daß das Überholen vor der Wegeberengung beendet sein wird. †)

Der Bekl. zu 1 überholte am 2. Juni 1929 auf der M.-straße in B. bei dem Bahnhof H. mit einem sog. Einfahrwagen der Bekl. zu 2 einen in Richtung nach G. fahrenden Lastwagenzug der Streitgehilfin. Dabei gerieten das rechte Hinterrad des Wagens der Bekl. und das linke Vorderrad des Lastkraftwagens aneinander. Der Lastkraftwagen kam infolgedessen aus seiner Bahn und stürzte nach rechts über die Böschung in die Murg. Der Führer N. kam dabei sofort zu Tode, während sein Beifahrer G. kurze Zeit nach der Einlieferung in das Krankenhaus an den bei dem Unfall erlittenen Verletzungen verstarb. Die Kl. nahm die beiden Bekl. als Führer und Halter des Einfahrwagens auf Erstattung der gesetzl. Leistungen gesamtschuldnerisch in Anspruch, die sie als öffentl.-rechtl. Versicherungsträgerin an die Hinterbliebenen der beiden Verunglückten bereits bewirkt hatte und in Zukunft noch bewirken muß.

Zu 13. Die beiden wesentl. Grundsätze, die die Entsch. enthält, sind in der Überschrift angegeben. Ihnen ist sicherlich zuzustimmen. Diese Grundsätze leiten sich aus dem Obersatz her, daß die Überholung eines anderen Fahrzeuges regelmäßig eine erhöhte Gefahr mit sich bringt und deshalb derjenige, der die Überholung ausführt, die Gefahr dafür übernimmt. Das RG. betont, daß der Kraftfahrer gefährliche Situationen vermeiden soll, insbes. bei Überholungen.

Der erste Grundsatz läßt erkennen, daß der Überholte nur die im Gesetz vorgeschriebene Pflicht hat, sich möglichst rechts zu halten, daß ihm dagegen andere Pflichten nicht obliegen. Es besteht zwar die allgemeine Pflicht, das Überholen nicht zu verhindern, andererseits aber keine Pflicht, das Überholen zu fördern. Hierüber besteht im wesentlichen in Christusfum und Rpr. Übereinstimmung (vgl. Jsaac-Sieburg § 23 Note 22d; Kiel: JW. 1928, 3196; BayObLG.: JurWdsch. 1927 Nr. 902). Die Entsch. desselben Gerichts in DVBl. 5, 160, wonach bei Verengung der Straße durch Wegearbeiten der Überholte auch halten muß, betrifft einen besonderen, hier nicht interessierenden Fall.

Den zweiten Grundsatz leitet das RG. mit Recht aus § 17 Abs. 1 KraftVerkVO. her. Zutreffend wird dabei gesagt, daß die Frage, ob die Überholung zulässig ist, sich nach der Situation richtet, die am Beginn des Manövers vorliegt, nicht aber erst bei der Überholung selbst.

RG. Dr. Sieburg, Berlin.

des Begriffs „unübersichtliche Wegstelle“ in § 23 Abs. 4 KraftVerkVO. fest. Es stellt ihn dem Begriff „gehinderter Überblick über die Fahrbahn“ in § 18 Abs. 2 KraftVerkVO. rechtlich gleich. Das BayObLG. (JW. 1927, 2233; 1929, 2828) faßt ihn enger. Nur die objektive Beschaffenheit der Wegstelle, nicht die augenblickliche Verkehrslage bestimmen die Unübersichtlichkeit. In einer neueren Entsch. (BayObLGSt. 31, 5) hat sich das BayObLG. mit der Gegenmeinung auseinandergesetzt. Trotz der Ablehnung, welche die Rechtslehre der Auffassung des BayObLG. zuteil werden ließ (Peters: JW. 1927, 2233; 1929, 2820; Coenders: JW. 1930, 2870; Jsaac-Sieburg, 2. Aufl., S. 570), verdient sie m. E. den Vorzug.

Der Wortlaut des Gesetzes gestattet beide Auslegungen. Für die Auffassung des BayObLG. spricht das vordringliche, praktische Bedürfnis des Verkehrs. Die Auffassung des RG. würde in zahlreichen Fällen das Überholen schlechthin unmöglich machen und dem Verkehr ernstste Hindernisse bereiten in Fällen, in welchen die Einhaltung sonstiger Vorsichtsmaßregeln, wie sie z. B. nach §§ 18 und 20 KraftVerkVO. für ein Überholen unter erschwerten Umständen zu beachten sind, einen genügenden Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Unvernünftig und dem öffentlichen Verkehr zuwiderlaufend (vgl. Coenders a. a. O.) ist diese Auffassung nicht, wenn die Fahrweise des überholenden Kraftfahrzeuges den erschwerten Umständen angepaßt wird.

RG. Dr. Stegfried Wille, München.

Das O. verneinte die Haftung der Bekl. aus unerlaubter Handlung, erkannte dagegen die Ansprüche der Kl. im Rahmen des KraftfG. im vollen Umfang zu. Gegen dieses Urteil legen nur die Bekl. Ber. ein. Das O. entschied zunächst über die Ansprüche der Kl. lediglich insoweit, als sie auf Leistungen an die Hinterbliebenen des Beifahrers G. beruhen. O. und N. sprechen diese Ansprüche im Rahmen des KraftfG. zu.

Der Beurteilung des Rev. ist nur die Frage unterbreitet, ob die Bekl. im Rahmen des KraftfG. haftbar sind, soweit bei dem Unfall der Beifahrer G. zu Tode gekommen ist. In dieser Hinsicht hängt die Entsch. ausschließlich davon ab, ob zunächst der Betrieb des Kraftwagens der Bekl. für den Tod G.s ursächlich ist und weiterhin, falls diese Frage zu bejahen ist, davon, ob den Bekl. der ihnen nach dem KraftfG. offenstehende Entlastungsbeweis, dem Bekl. zu 1 nach § 18 Abs. 1 Satz 2, der Bekl. zu 2 nach § 7 Abs. 2, gelungen ist. Das Verhalten des Lastwagenführers L. kommt hierbei nur insoweit in Betracht, als in ihm, gleichgültig, ob dieses Verhalten schuldhaft ist, nachweisbar der Ausschluß eines Verschuldens für den Bekl. zu 1 (§ 18 Abs. 1 Satz 2 KraftfG.) oder für die Bekl. zu 2 das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 KraftfG.) begründet sein kann. Darüber hinaus aber ist es unerheblich, ob etwa L. ein mitwirkendes Verschulden trifft und den Tod des G. auch durch ein solches mit verursacht ist. Denn G. war nicht Führer des Lastwagens, sondern nur Beifahrer. Auf ihn trifft daher einmal an sich die Vorschrift in § 8 Nr. 1 KraftfG. zu, nach der er weder gegen den Halter dieses Lastwagens noch gegen dessen Führer (§ 18 Abs. 1 Satz 1) Ansprüche im Rahmen des KraftfG. geltend machen kann, zum andern aber kann ihm von den Bekl. nur eigenes Verschulden entgegengehalten werden, während aus einem mitwirkenden Verschulden L.s lediglich dessen gesamtschuldnerische Haftung (§ 840 BGB.) mit dem Bekl., aber nicht der Ausschluß ihrer Haftung gegeben sein könnte (RG.: Warn. 1931 Nr. 81 S. 164/166). Das wird von der Rev. anscheinend übersehen, wenn sie in ihrer Begründung sich auch mit den Darlegungen des O. befaßt, die dieses hinsichtlich der Verteilung des Schadens enthält, soweit der Tod des Führers L. die Grundlage der Klagenansprüche bildet. Diese Frage — zu der übrigens das O. in dem entscheidenden und allein maßgebenden Teil des Urteils noch keinen Ausdruck getan hat — ist für die jetzt zu treffende Entsch. des Rev. ohne Belang. Der Feststellung des O., daß die Bekl. den ihnen obliegenden Entlastungsbeweis nicht erbracht haben, ist nicht nur beizutreten, vielmehr ergibt die rechtl. Beurteilung des von dem Verkl. festgestellten Sachverhalts sogar ein für die Entstehung des Unfalls und des dadurch herbeigeführten Todes des Beifahrers G. ursächl. grobes Verschulden des Bekl. zu 1. Daß diese Feststellungen auf einer verfahrensrechtlich zu beanstandenden Grundlage (§ 286 ZPO.) beruhen, kann der Rev. nicht zu gegeben werden.

Das Verschulden des Bekl. zu 1 liegt darin, daß er den Versuch der Überholung in einer gegen § 23 Abs. 4 und zugleich auch gegen § 18 Abs. 2 KraftfG. i. d. Fass. vom 16. März 1928 (RGBl. 91) verstößenden Weise unternahm. Der Kraftwagen, den der Bekl. zu 1 führte, war das Fahrzeug eines Postautoomnibusses von 9 m Länge, 2,18 cm größter Breite und einschließl. der Belastung mit Betonklögen 7,6 t Gewicht. Er sollte von dem Bekl. zu 1 eingefahren und dabei insbes. auch auf seine Geschwindigkeit — nach eigener Angabe der Bekl. bis zu 50 km — erprobt werden. Die zur Verfügung stehende Landstraße, die große Strecken neben der Murg herführt, hat durchschnittlich eine Breite von nicht ganz 5 m, so daß schwere Lastwagen oder Automobilomnibusse beim Begegnen und Überholen nur mit größter Vorsicht gefahren werden dürfen, namentlich an denjenigen Stellen, wo das Murgbett hart an die Straße herantritt und diese von einer steilen Böschung begrenzt wird. Das Überholen wird daher regelmäßig an Stellen verlegt, an denen es durch Ausbuchtungen (Verbreiterungen) der Straße ohne Gefahr möglich ist. An einer derartigen Stelle vor dem Bahnhof D. wollte demgemäß auch der Bekl. zu 1 den vor ihm herfahrenden Lastkraftwagenzug überholen. Der Kraftwagen dieses Zuges war 6,10 m lang, 2 m breit und hatte ein Gewicht von 3½ t; er führte einen einachsigen Anhänger mit sich. Beide waren

mit Bierfässern beladen. Der Bekl. zu 1 gab seine Absicht zur Überholung rechtzeitig gem. § 23 Abs. 1 Satz 3 KraftfG. kund, nahm auch wahr, daß der Führer des Lastwagens sein Zeichen bemerkt hatte, da dieser sich rechts hielt, der Beifahrer G. auch durch Ausstrecken des linken Armes „das Einverständnis dazu erklärte“. Die Geschwindigkeit des Lastwagens betrug hierbei etwa 25 km in der Stunde. Um die Überholung durchführen zu können, erhöhte der Bekl. zu 1 die Geschwindigkeit seines Wagens auf etwa 35 km. Es gelang ihm aber nicht, die Überholung noch vor dem Ende der Ausbuchtung zu beenden, weil er vor dem Beginn der Überholung zunächst einen entgegenkommenden Motorradfahrer hatte vorbeifahren lassen müssen. Infolgedessen konnte sich die Überholung selbst erst auf der nunmehr wieder verengten Landstraße vollenden, die hier nur eine Breite von 4,70 m hatte. Der Lastwagen fuhr mit den rechten Rädern in einem Abstand von etwa 50 cm von der rechten Straßenseite, die von Brellsteinen und einem Eisengeländer begrenzt wurde; der Führer hielt seine frühere Geschwindigkeit unvermindert ein. Der Bekl. zu 1 fuhr hart links und kam auch mit dem größten Teil seines Wagens an dem Lastwagen vorbei. Nach der Feststellung des O. ereignete sich dann jedoch die Berührung des rechten Hinterrades des Kraftwagens mit dem linken Vorderrad des Lastwagens an einer Stelle, die nur etwa 2 m hinter dem Beginn der Wiederverengung der Straße liegt. Das O. hat nicht festzustellen vermocht, ob diese Berührung durch ein Abweichen des Bekl. zu 1 nach rechts oder umgekehrt durch ein Abweichen des Führers L. nach links herbeigeführt ist. Angesichts des geringen Zwischenraumes zwischen den beiden Fahrzeugen, der nur 6 cm betrug, gemessen an dem Abstand der Achsen der Hinterräder, hält es beides für möglich. Es kommt danach zu dem Ergebnis, daß der Unfall durch den Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge erfolgt sei, ohne daß sich sagen lasse, welches Fahrzeug das andere gerammt habe. Wenn das O. bei diesem Sachverhalt die Ursächlichkeit des Betriebes auch des Kraftwagens der Bekl. bejaht und ferner die Führung des Entlastungsbeweises bei beiden Bekl. verneint, so kann ihm in dem Ergebnis nur beigetreten werden, weil, wenn auch abweichend von seiner Meinung, ein grobes Verschulden des Bekl. zu 1 vorliegt, das die Führung des Entlastungsbeweises ausschließt.

Nach § 18 Abs. 1 KraftfG. hat der Führer, der ohnehin nach § 17 Abs. 1 W. zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet ist, seine Fahrgeschwindigkeit stets so einzurichten, daß er in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten, und in besonderen Fällen gem. § 18 Abs. 2 sogar so langsam zu fahren, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Die schon hiernach erforderliche Vorsicht hat er im besonderen Maße bei Überholungen anderer Fahrzeuge zu beobachten. Zwar hat der Führer eines vorausfahrenden Fahrzeugs nach § 23 Abs. 1 Satz 3 W. die Pflicht, das Überholen durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen. Aber dem Führer des schneller fahrenden nachfolgenden Fahrzeugs ist das Überholen keineswegs nur deswegen schon erlaubt, weil er schneller fährt oder zu fahren vermag. Die Befugnis zum Überholen richtet sich vielmehr stets nach der Ortlichkeit und den gesamten Umständen des Falles. Insbes. aber ist das Überholen gem. § 23 Abs. 4 W. schlechweg verboten an unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer oder in sonstiger Weise verengt ist. Es ist rechtsirrig, wenn die Rev. meint, die Beurteilung dieser Frage sei auf den (letzten) Augenblick des Überholens abzustellen. Vielmehr ist, wie das O. rüchtig ausgesprochen hat, jeder Führer eines Kraftwagens verpflichtet, auch die Herbeiführung gefährl. Situationen zu vermeiden, und das gilt im ganz besonderen Maße bei der Überholung anderer Fahrzeuge, und zwar sowohl hinsichtlich der Überholungsbefugnis an sich, wie auch hinsichtlich der dabei einzuhaltenden Geschwindigkeit und des dabei zu wählenden Abstandes (vgl. RG. 131, 119<sup>1</sup>); Ur. v. 15. Okt. 1931 zu VI 161/31). Hier aber ergeben alle vom O. festgestellten Umstände zwingend, daß der Bekl. zu 1 die Überholung nicht mehr vornehmen durfte. Die Überholung wäre an sich zulässig gewesen, wenn er bei Einhaltung einer nach Maßgabe der Ort-

<sup>1</sup>) ZB. 1931, 856.

lichkeit und der sonstigen Umstände nicht zu beanstandenden Geschwindigkeit die volle Sicherheit haben durfte, daß er die Verengung der Straße hinter dem Bahnhofszug mit seinem — immerhin die normale Länge der Kraftwagen überschreitenden — Fahrzeug in seiner ganzen Längenausdehnung vor dem zu überholenden Lastwagen erreicht haben werde. Denn in anderen Fälle mußte er bei Anwendung schon der gewöhnlichen Verkehrsvorsicht (§ 276 BGB.) mit einer Gefährdung dieses Fahrzeugs gerade auch für den Fall rechnen, daß die Voraussetzungen des § 23 Abs. 3 KraftVerfW. — Rechtswendung nach Vollendung der Überholung — noch nicht in Betracht kamen. Dabei durfte er sich keineswegs, wie die Rev. unter Aufgreifen des Vorbringens der Befl. in den Vorinstanzen irrigerweise meint, darauf verlassen, daß der Führer des zu überholenden Fahrzeugs seine Geschwindigkeit nur deswegen vermindern werde, um das Überholen zu ermöglichen. Nach der Vorschrift in § 23 Abs. 1 Satz 3 KraftVerfW. hat der Führer des zu überholenden Fahrzeugs, jedenfalls für den Regelfall, neben der Einhaltung einer an sich angemessenen Geschwindigkeit nur die Pflicht, sich soweit rechts zu halten, daß die Überholung nicht durch die Unterlassung ausbleiben, nach Lage der Umstände möglichen Rechtshaltens verhindert wird. Dagegen wird die Beurteilung der Frage, ob eine solche ordnungsmäßige Maßnahme für sich allein ausreicht, ein Überholen ohne gegenseitige Gefährdung zu ermöglichen, oder ob etwa noch sonstige Hindernisse die Überholung verbieten, in der Regel dem Führer des überholenden Fahrzeugs überlassen bleiben müssen. Zu den von ihm nach dieser Richtung zu beobachtenden Umständen gehört aber in erster Linie auch die beiderseitige Geschwindigkeit. Der Befl. zu 1 wird daher i. S. des § 276 BGB. weder dadurch entlastet, daß der Führer des Lastwagens die Absicht des Überholens erkannte, insbes. sein Beifahrer mit der herausgestreckten linken Hand ein Zeichen gegeben hat, noch auch dadurch, daß der Führer des Lastwagens während der Überholung seine Fahrgeschwindigkeit nicht ermäßigt hat. Das Zeichen bedeutet rechtlich zunächst nichts weiter, als daß von dem Führer des vorderen Wagens die Überholungsabsicht erkannt war (§ 23 Abs. 1 Satz 3 KraftVerfW.). Außerdem war dies Zeichen hier, da es vor dem Beginn der Überholung gegeben wurde, spätestens auf dem Bahnhofsvorplatz, also der verbreiterten Straße, gegeben worden, als mithin eine Überholung noch örtlich möglich und demnach nicht schlechthin verboten war. Die Verantwortung nach § 276 BGB., § 23 Abs. 4 KraftVerfW. dafür, daß diese Überholung auch noch durchzuführen war, ging damit nicht auf den Führer des vorderen Wagens über, sondern verblieb dem Befl. zu 1 nach wie vor. Dadurch aber, daß die Überholung sich infolge des entgegenkommenden Kraftfahrers verzögerte, verringerte sich die dem Befl. zur Verfügung stehende Überholungsmöglichkeit sowohl zeitlich wie räumlich erheblich. Er konnte bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt unsicher erkennen, ihm werde die Überholung vor Erreichung der Wegebenengung nicht mehr möglich sein. Auf ihr aber war, wie er nach den Feststellungen des BG. wußte, eine Überholung nur mit größter Vorsicht möglich und auch üblich, demnach, zumal in Anbetracht seines langen und schweren Fahrzeugs und seiner Geschwindigkeit von 35 km wie auch weiter in Anbetracht des ebenfalls langen, schweren und mit 25 km fahrenden Lastwagenszuges und der besonderen örtlichen Verhältnisse nur unter gegenseitiger Gefährdung möglich und daher schlechtweg verboten. Eine andere Beurteilung ergibt sich auch nicht, entgegen der Meinung des BG., daraus, daß die Befl. zu 1 den Lastwagen der Streitgehilfin schon wiederholt an dieser Stelle ungefährdet überholt hatte. Denn die vom BG. für eine abweichende Würdigung vermischten besonderen Umstände bei der hier fragl. Überholung sind ohne weiteres in der Länge und Geschwindigkeit des Wegens des Befl. zu 1 und des Lastwagens gegeben, aber auch nicht einmal erforderlich, da eine Gefährdung nicht dadurch wegfällt, daß das Wagnis mehrfach gelungen war. Der Befl. zu 1 mußte daher die bereits angelegte Überholung rechtzeitig noch vor dem Ende des Bahnhofszuges wieder aufgeben. Darin, daß er dies unterließ und statt dessen den Versuch machte, die engere Landstraße noch vor dem Lastwagenzug zu erreichen, liegt die erste Ursache des Unfalles, der nicht eingetreten wäre, wenn er mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren wäre und den gefahrbringenden Versuch unterlassen

hätte. Er hat sich mithin eines für den Schaden ursächlichen fahrlässigen Verhaltens nach § 823 Abs. 1 und 2 (i. Verb. m. §§ 18 Abs. 1 und 2, 23 Abs. 4 KraftVerfW.) schuldig gemacht, und die Verurteilung der beiden Befl., soweit die Klageansprüche auf dem Tode des Beifahrers G. beruhen, ist sonach auch im Rahmen des KraftG. gerechtfertigt. Ein eigenes mitwirkendes Verschulden des G. ist zwar von der Rev. in der mündlichen Verhandlung vor dem RevG. geltend gemacht. Es ist aber nach den Feststellungen des BG. nicht gegeben. Inwiefern er als Beifahrer durch schuldhaftes Verletzung einer auf die Führung des Kraftwagens bez. Verpflichtung zu dem Unfall mit beigetragen haben sollte, ist schlechterdings nicht erkennbar. Ob aber etwa L. ebenfalls schuldhaft eine Ursache des Unfalles und damit des Todes von G. gesetzt haben möchte, ist, wie bereits erwähnt, rechtlich unerheblich, da ein solches Verschulden im Verhältnis zur Kl. (G.) selbstständig sein und lediglich die Grundlage für seine gesamtschuldnerische Haftung (§ 840 BGB.) mit der Befl. sein würde. (U. v. 29. Okt. 1931; 200/31 VI. — Karlsruhe.) [S.]

#### 14. §§ 823, 831, 847 BGB.; §§ 139, 287 ZPO.

1. Es ist erforderlich und auch in einer Großstadt für einen Kraftdroschkenunternehmer möglich, einen neu eingestellten, noch nicht erprobten Führer einer regelmäßigen, unauffälligen Kontrolle zu unterziehen, insbes. auch in Ansehung der Beachtung der Verkehrsvorschriften.

2. Auch für die unter Würdigung „aller Umstände“ zu treffende Entscheidung aus § 287 ZPO. gilt die Vorschrift des § 139 ZPO., so daß Umstände, die das Gericht für erheblich hält, vor ihrer Verwertung zu klären sind.

An die Führung des Entlastungsbeweises bei einem Kraftwagenführer sind nach der ständigen Rpr. des RG. (RG. 128, 149/53<sup>1</sup>) strenge Anforderungen zu stellen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Auswahl, sondern auch hinsichtlich der Beaufsichtigung. Mit Rücksicht auf die Gefahren, die der Allgemeinheit aus der Tätigkeit eines Kraftwagenführers erwachsen können, muß der Geschäftsherr sich nicht nur bei der Einstellung des Führers die Überzeugung von seiner Eignung und Zuverlässigkeit verschaffen, sondern sich auch, je nach Lage des Einzelfalles, während der Tätigkeit des Eingestellten in seinen Diensten weiter davon überzeugen, daß dieser jene Eigenschaften noch besitzt. Die Eignung des Führers muß auch noch zur Zeit des Unfalles vorhanden sein und im Rahmen des § 831 BGB. von dem Geschäftsherrn nachgewiesen werden. Bei einem Kraftwagenführer kommt nach dieser Richtung neben technischem Können insbes. auch die Unterordnung unter Verkehrsvorschr. und damit die Achtung vor dem Leben und der Gesundheit der Mitmenschen entscheidend in Betracht. Der Befl. zu 4 hatte den Führerschein Ende 1926 erlangt und sodann in der Zeit v. 16. Jan. 1927 bis zum 10. Juni 1928, mithin in knapp 1½ Jahren, zehn verschiedene Stellungen, darunter keine von längerer Dauer, gehabt. Am 1. Juli 1928 trat er bei den Befl. zu 1—3 in Dienst, und am 10. Juli 1928 ereignete sich der Unfall, bei dem der Kl. zu Schaden kam. Die von dem Befl. zu 4 vorgelegten Zeugnisse hält das RG. — zumal angesichts der eigenen Behauptung der Befl., daß im Kraftdroschkengewerbe üblicherweise nur Arbeitsbescheinigungen, Zeugnisse dagegen nur in vereinzelten Fällen ausgestellt werden — mit Recht für zu allgemein, nichtisagend und daher nicht ausreichend. Schon aus diesem Grund hat es daher zutreffend die Einholung persönlicher Auskunft für erforderlich erachtet, und zwar nicht nur bei dem unmittelbar vorhergehenden Dienstherrn, sondern auch bei früheren. Die Unterlassung dieser weiteren Erkundigung sieht das RG. mit Recht als eine Verletzung der Sorgfaltspflicht bei der Auswahl und daher an sich als geeignet an, den Nachweis vorsichtiger Auswahl als nicht erbracht gelten zu lassen. Das RG. zieht letzteren Schluß allerdings nicht, und zwar deswegen nicht, weil es weiterhin unterstellt, die Erkundigungen der Befl. zu 1—3 bei jenen Dienstherrn würden die Behauptung der Befl. bestätigt haben, daß der Befl. zu 4 sich während seiner Tätigkeit bei ihnen als

<sup>1</sup>) JZ. 1930, 2849.

ordentlichen, vorsichtigen, geschickten und zuverlässigen Kraftfahrer bewährt habe. Wenn das RG. hieraus ableitet, daß die Befl. zu 1—3 bei der Auswahl die erforderliche Sorgfalt angewendet haben, so trifft das allerdings rechtlich nicht zu; denn in Wirklichkeit haben die Befl. ja gerade diejenigen Nachforschungen und Erkundigungen, die sie hätten anstellen müssen, nicht angestellt und mithin die gebotene Sorgfalt nicht angewendet. Die Darlegungen des RG. sind aber rechtlich dahin zu verstehen, daß die Befl. zu 1—3 auch dann, wenn sie bei Erfüllung dieser tatsächlich nicht erfüllten Sorgfaltspflicht die weiteren Erkundigungen eingezogen haben würden, den Befl. zu 4 ebenfalls eingestellt haben würden, weil er ihnen trotz des häufigen Stellungswechsels und trotz der in dieser Hinsicht nicht günstigen Auskunft des Zeugen S., bei dem der Befl. zu 4 v. 13. März bis zum 24. März 1928 in Stellung gewesen war, mit Recht als zuverlässig erschienen sein würde. Demnach liegt hinsichtlich der Auswahl des Führers lediglich der Entlastungsbeweis nach dem letzten Satzteil in § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. vor, nämlich der Nachweis, daß der Schaden auch bei sorgfältiger Auswahl entstanden sein würde. Diese Feststellung ist rechtlich bedeutsam für die Beurteilung des RevAngriffs zur Frage des Entlastungsbeweises hinsichtlich ausreichender Beaufsichtigung des Führers durch die Befl. zu 1—3.

Das RG. geht zutreffend davon aus, daß infolge der Unterlassung der an sich gebotenen weiteren Erkund. der Befl. zu 4 für die Befl. zu 1—3, namentlich angesichts seines häufigen Stellungswechsels, ein noch nicht erprobter Führer war, der aus diesem Grunde gerade in der ersten Zeit seiner Tätigkeit besonders scharfer Beaufsichtigung durch die Befl. zu 1—3 bedurfte; denn nur auf diese Weise konnten sie sich ein Urteil darüber bilden, ob er ein geeigneter, zuverlässiger Führer sei, wenn sie die Einziehung weiterer Erkundigungen unterlassen hatten. Daß diesem Erfordernis nicht durch eine, wenn auch gut ausgefallene, Probefahrt vor seiner Einstellung Genüge geschehen ist, bedarf keiner weiteren Ausführung. Mit Recht nimmt das RG. aber auch an, daß eine solche Beaufsichtigung auch bei Berücksichtigung der Verhältnisse in der Großstadt B. keineswegs unmöglich sei, schließt dies insbes. auch mit Recht aus den eigenen Darlegungen der Befl. selbst. Die Ausführungen des RG. nach dieser Richtung sind nicht, wie die Rev. anzunehmen scheint, dahin zu verstehen, daß den Befl. nur durch „Zufall“ ermöglichte Kontrollen zumuten seien; sondern das RG. verlangt nach dem Zusammenhang seiner Gründe, und zwar rechtlich zutreffend, daß die Befl. sich der besonderen Mühe einer regelmäßigen, unauffälligen Kontrolle des Befl. zu 4 durch Anordnung und Durchführung geeigneter Maßnahmen unterzogen, um eine Beurteilung seiner Fahrweise, worunter neben dem Besitz der technischen Fähigkeiten insbes. auch die Beachtung der Verkehrsvorschriften zu verstehen ist, zu gewinnen, die ihnen bis dahin fehlte. Daß solche Maßnahmen nicht möglich gewesen seien, kann der Rev. nicht zugegeben werden. Daß die Befl. den Nachweis, es seien genügende Maßnahmen getroffen und durchgeführt worden, nicht erbracht haben, hat das RG. ohne Rechtsverstoß festgestellt. Zu einer Erörterung der weiteren Frage, ob auch der bestausgewählte und bestbeaufsichtigte Führer den Schaden verursacht haben würde, hatte das RG. keine Veranlassung, insbes. nicht etwa von dem Gesichtspunkt aus, daß der Unfall sich nachts zugetragen hat.

Die Haftung der Befl. zu 1—3 nach den Vorschriften der §§ 823 ff. BGB. ist hiernach vom RG. rechtlich bedenkenfrei angenommen. Die Meinung der Rev., daß auch zum Feststellungsanspruch der Übergang der Forderungen nach § 1542 RWD. hätte berücksichtigt werden müssen, ist nach Lage des Falles nicht begründet. Die Unterhaltsrente ist bereits sowohl für die Vergangenheit, wie auch für die Zukunft als Leistungsanspruch anhängig, und zwar nicht nur unter Berücksichtigung jenes Forderungsüberganges, sondern zugleich auch in einer Höhe und auf einer Schadensunterlage, daß die Leistungen der öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger überstiegen werden und bleiben. Künftige Änderungen hinsichtlich dieser Rente können ausreichend nach § 323 ZPO. geltend gemacht werden. Für die allgemeine Feststellungsfrage kann bei dieser Sachlage der § 1542 RWD. nicht mehr in Betracht kommen.

(U. v. 4. Mai 1931; 565/30 VI. — Berlin.)

## 15. § 831 BGB.

1. Nicht nur an die Auswahl eines Kraftwagenführers, sondern auch an seine dauernde Beaufsichtigung sind strenge Anforderungen zu stellen.

2. Ist auch die allgemeine Überwachungs-pflicht regelmäßig aus § 823 BGB., nicht nur aus § 831 BGB. zu folgern, so erleidet diese Regel doch unter Umständen eine Ausnahme, nach welcher die allgemeine Aufsichtspflicht des Geschäftsherrn aus § 831 abzuleiten ist; so, wenn die besondere Gefährlichkeit der dem Angestellten übertragenen Verrichtungen im allgemeinen öffentlichen Interesse dessen ständige Kontrolle erforderlich ist.)

In Übereinstimmung mit dem BG. erachtet das BG. für erwiesen, daß der Unfall insofern allein von dem ehemaligen Zweitbeklagten verschuldet worden ist, als dieser sich der unübersichtlichen Straßenkreuzung nicht mit genügender Vorsicht näherte, sondern mit großer, nicht herabgeminderter Geschwindigkeit in die Kreuzung hineinfuhr, obwohl er mit dem Vorkahrrecht des Kraftwagens, in dem die Kl. sich befanden, rechnen mußte. Den der Erstbekl. nach § 831 BGB. obliegenden Entlastungsbeweis hat das BG. als erbracht angesehen, indem es ausführt: die Erstbekl. habe bei der Auswahl ihres Kraftwagenführers, des ehemaligen Zweitbekl., die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, da die schriftlichen Zeugnisse seiner früheren Dienstherrn und die eingezogenen Erkundigungen geeignet gewesen seien, die Überzeugung von seiner Tauglichkeit und Zuverlässigkeit zu begründen. Zur Ergreifung irgendwelcher besonderen Maßnahmen hinsichtlich des ehemaligen Zweitbekl. habe kein Grund bestanden, da er keinen Anlaß zu irgendwelchem Tadel gegeben habe. Eine Leitung der fraglichen Verrichtung sei nach Lage der Sache nicht erforderlich gewesen.

Die Rev. rügt mit Recht Verletzung der §§ 823, 831 BGB., § 286 ZPO. Denn das BG. setzt sich in Widerspruch mit der ständigen Rspr. des RG., wenn es ausspricht, die Erstbekl. habe ihrer Sorgfaltspflicht als Geschäftsherr dadurch genügt, daß sie auf Grund der schriftlichen Zeugnisse der früheren Dienstherrn des Zweitbekl. und der eingezogenen Erkundigungen über ihn die Überzeugung von dessen Tauglichkeit und Zuverlässigkeit gewonnen habe, und es würde ihres Eingreifens nur bedürft haben, wenn der Zweitbekl. Grund zu irgendwelchem Tadel gegeben hätte. Abgesehen davon, daß die über den Zweitbekl. eingezogenen Erkundigungen nach ihrem Umfange und Ergebnis näher festzustellen gewesen wären, um dem Erfordernis einer schlüssigen Begründung des der Erstbekl. obliegenden Entlastungsbeweises zu genügen, hat das BG. außer acht gelassen, daß nicht nur an die Auswahl eines Kraftfahrzeugführers strenge Anforderungen zu stellen sind, sondern auch an seine dauernde Beaufsichtigung (RG.

Zu 15. Die Entsch. bringt nichts Neues, ist aber für den Kraftfahrzeughalter unbefriedigend. Die Verpflichtung des Halters, den Führer ordnungsgemäß nicht nur auszuwählen, sondern auch nach der Anstellung zu beaufsichtigen, beruht zunächst darauf, daß nach § 823 BGB. eine allgemeine Pflicht der Aufsicht über Angestellte besteht (RGKomm., 6. Aufl., § 823 Anm. 6 e; ferner RG.: JW. 1907, 674; JW. 1913, 203; JW. 1928, 1726/27 = Rkraftf. 1928, 322; JW. 1929, 912 = Rkraftf. 1929, 59 = JurRdschPrVerf. 1929, 11; JurRdschPrVerf. 1929, 100 = DRZ. 1929, 465).

Die Vernachlässigung dieser Aufsichtspflicht hat nach § 823 BGB. der Verletzte zu beweisen. Diese Beweislast kann sich aber umdrehen:

1. Durch den prima-facie-Beweis (RG. 120, 161 = JW. 1928, 1721 ff. = Rkraftf. 1928, 271 = HöchstRspr. 1928 Nr. 1453).

2. In besonders gelagerten Fällen, in denen die Aufsichtspflicht des Halters und Dienstherrn auf § 831 BGB. basiert. Hierzu hat das RG. zunächst von jeher längerwährende Dienstvertr. gerechnet (vgl. RGKomm., 6. Aufl., § 831 Anm. 5 b; ferner RG.: JW. 1920, 492; RG.: Rkraftf. 1928, 271 = RG. 120, 161; RG.: JW. 1928, 1726 = Rkraftf. 1928, 322; RG.: JurRdsch. 1930, 24; RG.: JurRdschPrVerf. 1930, 7; RG. 128, 150 ff. = Recht 1930, 367 = DR. 1930, 269; RG.: JurRdschPrVerf. 1930, 221).

Zu solchen besonderen Fällen rechnet das RG. aber auch den Kraftfahrzeugbetrieb mit Rücksicht auf dessen besondere Gefährlichkeit (s. die beiden Zitate in der obigen Entsch.; Urt. v. 15. Nov.

120, 161<sup>1)</sup>; 128, 153<sup>2)</sup>; JW. 1930, 1954<sup>13)</sup>; JurRdsch. 1930 Nr. 2061; RGUr. v. 29. Juni 1931, VI 78/31<sup>3)</sup> zum Abdruck in der amtlichen Sammlung bestimmt). Es beruht daher auf Rechtsirrtum, wenn das BG. meint, eine Verurteilung des Zweitbefl. wäre nur dann in Frage gekommen, wenn der Erstbefl. Grund zu irgendwelchem Tadel des Zweitbefl. als Kraftfahrzeugführer gegeben sei. Ist auch die allgemeine Überwachungspflicht regelmäßig aus § 823 BGB., nicht aus § 831 BGB. zu folgern, so erleidet diese Regel doch unter Umständen eine Ausnahme, nach welcher die allgemeine Aufsichtspflicht des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. abzuleiten ist und damit dessen Entlastungspflicht auch insoweit begründet (RG. 78, 107<sup>4)</sup>; 79, 105<sup>5)</sup>; 87, 1<sup>6)</sup>; JW. 1920, 492; RGH. Komm. Erl. 5 b und 6 zu § 831). Diese insbes. auch bei einem Kraftfahrzeugführer bestehende Voraussetzung ist gegeben, wenn die besondere Gefährlichkeit der dem Angestellten übertragenen Einrichtungen im allgemeinen öffentlichen Interesse dessen ständige Kontrolle erheischt (RGUr. v. 15. Nov. 1928, VI 76/28<sup>7)</sup> und vom 21. Febr. 1929, VI 426/28). Im vorliegenden Fall kommt hinzu, daß die Erstbefl. ausgeführt hatte, daß ihre Zeitungswagen, die der Zweitbefl. außer dem Privatwagen der Erstbeflagten zu führen hatte, oft genötigt seien, die ihnen zustehende Fahrzeit scharf auszunutzen, und der Zweitbefl. kurz vor dem in Rede stehenden Unfall bereits einen Schadensfall gehabt hatte. Hinsichtlich der Behauptung der Erstbefl. in ihrem Schriftsatz, der vorausgehende Unfall sei nicht vor dem Rechtsstreit zu ihrer Kenntnis gelangt, hätte es gemäß § 139 ZPO. einer näheren Aufklärung und Erörterung seitens des BG. bedurft.

(U. v. 23. Nov. 1931; 331/31 VI. — Kassel.) [H.]

16. Art. 2 Ges. über Zolländerungen vom 15. April 1930; §§ 1—12 WD. der RReg. über Bezug von Spiritus zu Treibstoffzwecken v. 4. Juli 1930; § 13 GVG.

1. Durch den gegen Zahlung erfolgten Erwerb des Bezugsscheines ist der Spiritusbezugs-pflicht genügt. Eine Pflicht zum Bezuge von Spiritus besteht nicht, vielmehr ein Recht zu diesem Bezuge, ein Wahlrecht, den Spiritus zu beziehen oder sich einen Geldbetrag vergüten zu lassen.

2. Für die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges sind die tatsächlichen Behauptungen, aus denen der Klageanspruch hergeleitet wird, maßgebend. Entscheidend für die Rechtsnatur des erhobenen Anspruchs ist, ob die Parteien sich als Einzelpersonen gleichberechtigt gegenüber-

1928: JW. 1929, 912 = Rkraftf. 1929, 59 und JurRdschPrVerf. 1929, 11; Ur. v. 21. Febr. 1929: JurRdschPrVerf. 1929, 100 = R. 1929, 129 = DRZ. 1929, 465).

In diesen beiden Ur. ist, ebenso wie in dem obigen, eine rechtliche Begr. dieses von der Ebene des § 823 BGB. abweichenden Standpunktes nicht enthalten, sondern nur ausgeführt, daß „die besondere Gefährlichkeit der dem Angestellten übertragenen Einrichtungen im allgemeinen öffentlichen Interesse eine ständige Kontrolle des Angestellten erheischt“.

Diese Erwägungen sind als solche zweifellos richtig, sprechen aber doch nicht für eine Verschiebung der Beweislast. Fällt im allgemeinen dem Verletzten der Beweis nach § 823 BGB. zu, daß der Halter seiner Aufsichtspflicht nicht nachgekommen sei, so ist nicht einzusehen, warum gerade bei der verkehrsgefährlichen Ver- richtung sich diese Beweislast zuungunsten des Halters umdrehen soll. Wo ist außerdem die Grenze zwischen verkehrsgefährlicher und nicht verkehrsgefährlicher Einrichtung? Sodann: Das Werkzeug, das Objekt als solches, ist ja doch nicht verkehrsgefährlich, sondern wird es erst in den Händen eines Ungeeigneten.

Das Ur. ist somit ein weiterer bedauerlicher Schritt auf dem Wege, die Rechtstellung des Halters im Prozeß ungünstig zu gestalten.

(Literatur: Arnold: DRZ. 1929, 343; Fischbach: Rkraftf. 1929, 415; Meyer: DRZ. 1929, 375; Arndt: Rkraftf. 1930, 157.)

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

stehen oder ob der beklagte Staat dem einzelnen auf dem Wege des Gebotes oder Verbotes gegenüber übertritt.

3. Die Zulässigkeit des Rechtsweges vor den bürgerlichen Gerichten kann nicht deswegen begründet sein, weil ein reichsverwaltungsrechtliches Verfahren bisher fehlt.

Die Kl. führt im Betriebe ihres Handelsgewerbes Petroleum in das deutsche Zollgebiet ein. Um dieses Petroleum in den freien Verkehr des Inlandes abfertigen zu können, muß sie auf Grund des Art. 2 Ges. über Zolländerungen v. 15. April 1930 (RGBl. I, 131) und der §§ 1—12 WD. der RReg. über den Bezug von Spiritus zu Treibstoffzwecken v. 4. Juli 1930 (RGBl. I 199) nachweisen, daß sie einen Bezugsschein auf einen bestimmten, nach der Menge des einzuführenden Petroleums bemessenen Prozentsatz von Spiritus erworben hat. Sie hat den Bezugsschein Nr. 1209 vom 30. Sept. 1930 über 1875 kg Spiritus erworben.

Mit ihrer Klage begehrt sie Feststellung, „daß sie nicht verpflichtet sei, von dem Befl. 1875 kg Spiritus aus dem in der Anlage zur Klageschrift abgeschrieben beigefügten Spiritusbezugsschein Nr. 1209 v. 30. Sept. 1930 zu entnehmen“.

Sie gründet die Klage auf die Behauptung, die WD. vom 4. Juli 1930 habe zu Unrecht die im Ges. v. 15. April 1930 nur für „Treibstoffe“ vorgesehene Spiritusbezugsschein-Verpflichtung auf Petroleum ausgedehnt (§ 2 WD.); Petroleum sei kein Treibstoff i. S. dieses Ges. Die WD. sei insoweit ungültig. Die Kl. sei deshalb zur Abnahme von Spiritus nicht verpflichtet. Der Zwang zu dieser Abnahme verstoße gegen Art. 153 RVerf. und § 823 Abs. 1 BGB. Sie sichts hilfsweise den Erwerb dieses Bezugsscheins aus § 123 BGB. an.

Der Befl. brachte vorweg die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges. Alle Instanzen haben die Klage abgewiesen.

I. 1. Das BG. geht davon aus, daß der Befl. auf Grund eines öffentlich-rechtlichen Kontrahierungszwanges ein Entgelt für Spiritus verlange; da sonach nicht eine Abgabe ohne Gegenleistung gefordert werde, die Spiritusbezugs-pflicht nicht einen Zoll oder eine Steuer i. S. des § 1 RAbgD. darstelle, könne der Ausschluß des Rechtsweges auf § 1 RAbgD. nicht gestützt werden. Jedoch ergebe sich die Unzulässigkeit des Rechtsweges aus allgemeinen Grundfätzen. Offenbar erblickt das BG. den Gegenstand des Streites in diesem Verlangen des Befl. in Übereinstimmung mit dem Klageantrag, der die Feststellung begehrt, daß die Kl. nicht verpflichtet sei, „aus dem Bezugsschein von dem Befl. Spiritus zu entnehmen“. Diese Bestimmung des Streitgegenstandes veranlaßt einen Hinweis auf die durch Art. 2 Ges. v. 15. April 1930 mit §§ 1, 2, 4, 5 und 7 WD. vom 4. Juli 1930 für Fälle der hier streitigen Art getroffene Regelung. Nach Art. 2 des Ges. ist die RReg. ermächtigt, anzuordnen, daß diejenigen, die Treibstoffe einführen, einen entsprechenden Anteil Spiritus zur Verwendung als Treibstoff beziehen, und Vorschr. zur Sicherung dieser Anordnung zu treffen. Die auf Grund dieses Art. 2 erlassene WD. macht von dieser Ermächtigung in der Weise Gebrauch, daß sie (in § 1 Abs. 1) zunächst für diejenigen, die Treibstoffe einführen, die Verpflichtung begründet, eine gewisse Menge Spiritus zu beziehen. Sie bestimmt durch Bezugnahme auf § 2 in § 1 und durch § 2 selbst, was sie als „Treibstoffe“ ansehen will und setzt für eine gewisse Zeitdauer den „entsprechenden Anteil“ fest, von dem das Gesetz spricht. Sie hat also die vom Gesetze vorgesehene „Spiritusbezugs-pflicht“ damit begründet (vgl. § 4 Abs. 1). Indem sie von der weiteren Ermächtigung des Art. 2 Ges. „Vorschr. zur Sicherung dieser Anordnung zu treffen“ Gebrauch macht, bestimmt sie nun in § 4 Abs. 1, daß der von ihr in § 1 aufgestellten Spiritusbezugs-pflicht genügt wird, wenn ein Spiritusbezugsschein erworben wird, der auf die zu beziehende Menge Spiritus lautet. In § 4 Abs. 2 bestimmt sie, daß dieser Bezugsschein in Ansehung dieser Spiritusmenge zum Treibstoffspirituspreis über dessen Festsetzung in § 5 WD. Bestimmungen getroffen sind, und zwar nach den besonders bekannt zu machenden Zahlungsbedingungen der Reichsmonopolverwaltung abgegeben wird. Es wird also nicht Spiritus gegen Zahlung erworben, sondern der Bezugsschein; durch den gegen Zahlung erfolgten Erwerb des Bezugsscheins ist der Spiritusbezugs-pflicht genügt. Eine

<sup>1)</sup> JW. 1928, 1721.

<sup>2)</sup> JW. 1930, 2849.

<sup>3)</sup> JW. 1931, 3340.

<sup>4)</sup> JW. 1912, 240.

<sup>5)</sup> JW. 1912, 638.

<sup>6)</sup> JW. 1915, 510.

<sup>7)</sup> JW. 1929, 912.

Pflicht zum Bezuge von Spiritus besteht also nicht, vielmehr ein Recht zu diesem Bezug (§ 4 Abs. 3); denn, nachdem der Einführende seiner „Spiritusbezugsspflicht“ (§ 4 Abs. 1) bereits durch den (gegen Bezahlung erfolgten) Erwerb eines Spiritusbezugs Scheins genügt hat, kommt für ihn nur mehr die Ausübung der Wahl in Frage, ob er von seinem „Rechte“, auf den Bezugs Schein die Spiritusmenge, auf die er lautet, auch zu beziehen, Gebrauch machen oder ob er die ihm nach dem Bezugs Schein zustehende Spiritusmenge nicht abnehmen, sondern sich einen Geldbetrag für den Bezugs Schein vergüten lassen will, für dessen Höhe in § 4 Abs. 3 teils allgemeine Grundsätze, teils „bis auf weiteres“ bestimmte Sätze aufgestellt sind. Nur für den Fall, daß der Einführende nach Erwerb des Bezugs Scheins von dem ersteren Rechte (nicht der Pflicht), den Spiritus auch wirklich zu beziehen, Gebrauch macht, wird ihm nun, in weiterer Ausschöpfung der Ermächtigung des Art. 2 Gef. (Vorschr. „zur Sicherung der Verwendung als Treibstoff“ zu treffen) eine weitere Pflicht, deren Grundlage ebenfalls jener Art. 2 Gef. bildet, auferlegt, nämlich die, den von ihm nun nach seiner Wahl wirklich bezogenen Spiritus nach Vermischung mit Mineralölen der Verwendung als Treibstoff zuzuführen (§ 7 WD.). Auch die „besonderen Vorschr.“ der §§ 8—16 bezwecken die „Sicherung“ der Erfüllung der Anordnungen (Art. 2 Gef.) über die Spiritusbezugsspflicht durch Erwerb eines Bezugs Scheins; die Erfüllung der Verwendungspflicht des § 7 ist lediglich durch § 18 WD. („oder den ihm in dieser WD. sonst auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommt“) durch Geldbußen, deren Auferlegung und Bemessung dem Reichsmonopolamt für Brauntwein überlassen ist, gesichert.

2. Hiernach wäre der Klageantrag, so wie er gestellt ist, gegenstandslos; denn es erhellt ohne weiteres, daß die Kl., die ja nach ihrer Behauptung und nach dem Tatbestand des angef. Ur. bereits einen Spiritusbezugs Schein gelöst hat, nicht verpflichtet ist, den Spiritus zu beziehen; wenn sie festgestellt haben will, daß diese Verpflichtung nicht besteht, so stößt sie damit gegen offene Türen. Aber auch das RG. würde den wahren Streitgegenstand nicht treffen, wenn es als solchen wirklich lediglich die „Bezahlung von Entgelt seitens der Kl. und die Lieferung von Spiritus seitens des Bekl. (S. 6 des Urteils)“ oder die „Forderung von Entgelt für Spiritus“ (S. 4 des Urteils) ansähe; nach dem Dargelegten ist vielmehr klar, daß eine Bezahlung „von Spiritus“ nicht mehr in Frage kommt, weil der „Spiritusbezugspflicht“ bereits genügt ist (§ 4 Abs. 1), und daß noch weniger eine Verpflichtung zum Bezug von Spiritus streitig ist. Die Kl. mag diese Form ihrer Antragstellung gewählt haben, weil sie, wie ihr Schriftsatz v. 21. April 1931 S. 2, 4, 11 besonders dargetut, in dem Gedankengang sich bewegte, die vor das ordentliche Gericht getragene Streitigkeit als Ausfluß (Auswirkung) eines abgeschlossenen Kaufvertrags, als „Verpflichtung“ aus einem solchen, darzustellen. Sie kann aber damit keinen Erfolg haben. Vielmehr muß klargestellt werden, daß trotz dieser Ausführungen der Kl. und trotz dieser Fassung des Klageantrages der wirkliche Gegenstand des Rechtsstreits ein anderer ist; ihn bildet die Frage, ob die Kl. nach Maßgabe des erwähnten Gef. und der angeführten WD. verpflichtet ist, bei Einfuhr von Petroleum in das Zollinland einen Spiritusbezugs Schein gegen Bezahlung zu erwerben. Da aus dem tatsächlichen Vorbringen der Kl., der Einlassung des Bekl. und den weiteren Ausführungen des BG. trotz der irreführenden Fassung des Klageantrages ganz klar ist, daß diese Frage zum Gegenstand richterlicher Entsch. gemacht werden wollte, steht nichts im Wege, der weiteren Prüfung des angef. Ur. diese Streitfrage zugrunde zu legen.

II. Die Frage, gegen welchen Anspruch des Bekl. die Kl. mit der negativen Feststellungsklage in Wirklichkeit vorgehen will, kann aber hier nur insofern Bedeutung haben, als es sich darum handelt, ob der Rechtsweg zulässig ist.

Denn nur wenn das bejaht wird, könnte es darauf ankommen, ob das wirkliche Streitverhältnis durch den Klageantrag und durch das Urteil über diesen Antrag erschöpft wird und ob in zulässiger Weise der wirkliche Streitgegenstand an die Stelle des vorgeblichen gesetzt werden darf. Doch sind die aus den Betrachtungen zu I gewonnenen Erkenntnisse von Bedeutung für die wahre Rechtsnatur des erhobenen Anspruchs.

Mit Recht und im Einklang mit der Rspr. des RG. erklärt das BG. die tatsächlichen Behauptungen, aus denen der Klageanspruch hergeleitet wird, in dem ganzen Aufbau der Klage für maßgebend (RG. 84, 87<sup>1)</sup>; 100, 219; 102, 246; 125, 396<sup>2)</sup>); auch daß die Erhebung der negativen Feststellungsklage daran nichts ändert, ist von der Rspr. längst anerkannt. Das BG. führt weiter, auch dies im Einklang mit der Rspr. des RG., aus, es sei entscheidend für die Rechtsnatur des erhobenen Anspruchs, ob die Parteien sich als Einzelpersonen gleichberechtigt gegenüberstünden oder ob der beklagte Staat dem einzelnen auf dem Wege des Gebots oder Verbots gegenüberträte (vgl. RG. 93, 255, 268<sup>3)</sup>; 102, 246); eine negative Feststellungsklage gegenüber obrigkeitlichen Akten sei nicht zulässig. Der „Zwang zum Bezug einer gewissen Menge Spiritus“ sei ein obrigkeitlicher Akt. Die Ausnahmen, welche die Rspr. des RG. für Schadensersatz oder Bereicherungsansprüche gegen obrigkeitliche Akte dann zulasse, wenn es sich um willkürliche, rechtlich überhaupt nicht zu rechtfertigende Maßnahmen handle, kämen hier nicht in Frage. Der streitige Zwang gründe sich auf eine WD. der Kl., der Gesetzeskraft innewohne. Ob Petroleum von der WD. zu Recht dem Art. 2 Gef. unterstellt worden sei oder nicht, sei ohne Bedeutung, denn keinesfalls liege ein jeder Rechtsgrundlage entbehrender willkürlicher Akt vor. Zwar könnten auch im Rahmen öffentlichen Rechts privatrechtliche Verhältnisse begründet werden, für welche dann der Rechtsweg offenstehe; und allerdings würden durch die Zahlung des Entgelts seitens der Kl. und durch die Lieferung von Spiritus seitens des Bekl. auch privatrechtliche Verhältnisse begründet werden. Um solche handle es sich hier aber nicht. Die Verpflichtung der Kl., gegen die sich ihre Feststellungsklage richte, sei nicht durch bürgerlich-rechtlichen Vertrag, sondern durch Gesetz auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts begründet. Zur Durchführung dieser Verpflichtung habe die Behörde einen Zwang aus, gegen den die Kl. sich wehre. Dieser Zwang sei ein obrigkeitlicher Akt. Das Ziel der Klage gehe dahin, daß ein obrigkeitlicher Akt des Staates durch den Spruch eines ordentlichen Gerichtes beseitigt werden solle. Das sei unzulässig.

III. Wenn auch diese Ausführungen des BG. im einzelnen durch die zu I gekennzeichnete ungenaue Auffassung des Streitgegenstandes, vom Klageantrag und zum Teil auch von dem sonstigen Vorbringen der Kl. mit herbeigeführt, beeinflusst sind, so sind doch die rechtlichen Erwägungen und ist vor allem deren Ergebnis nicht zu beanstanden; sie werden insbes. durch die Angriffe der Rev. nicht erschüttert. Vielmehr wird die wahre Rechtsnatur des Anspruchs, gegen den die Feststellungsklage sich richtet, als einer auf öffentlichem Recht beruhenden obrigkeitlichen Zwangsmaßnahme durch die aus den Erörterungen zu I vorstehend sich ergebenden Folgerungen nur noch deutlicher klargestellt. Denn sobald erkannt wird, daß in Wirklichkeit nichts anderes als die Verpflichtung bestritten werden soll, bei Einfuhr von Petroleum einen Spiritusbezugs Schein gegen Entgelt zu erwerben (§§ 1 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 WD.), ohne daß eine Pflicht zum Bezuge dieses Spiritus besteht (§ 4 Abs. 3 WD.), ergibt sich ohne weiteres die öffentlich-rechtliche Natur des Zwanges, der hier auf Grund der Staatshoheit ausgeübt wird. Es mag dahingestellt bleiben, ob die Auffassung des BG., es handle sich nicht um einen Zoll oder eine Steuer i. S. des § 1 RAbgD., zutrifft; jedenfalls kann von privatrechtlichen Ansprüchen des Bekl., gegen die die Kl. sich wehrt, nicht die Rede sein. Vielmehr bestrittet die Kl. die ausschließlich im öffentlichen Recht wurzelnde Berechtigung der Reichsregierung, durch WD., also durch obrigkeitlichen Akt, für gewisse Fälle gewissen Personkreisen die Zahlung einer bestimmten Geldmenge aufzuerlegen, die nach Wahl des Verpflichtigen, entweder zum Bezuge einer bestimmten Menge Spiritus berechtigt, oder, entsprechend geringer berechnet, ohne jeden Gegenwert zu entrichten ist. Gegen diese Auflage wehrt sich die Kl., aber wiederum nicht etwa, indem sie ein einzelnes bestimmtes Verlangen eines Organs des Bekl. als ungerechtfertigt bezeichnet, sondern indem sie das Recht des Bekl. selbst zur Auferlegung dieser Pflicht bestrittet. Jergendein bürgerlich-rechtliches Ver-

<sup>1)</sup> ZB. 1914, 483. <sup>2)</sup> ZB. 1930, 1932. <sup>3)</sup> ZB. 1918, 618.

hältnis zwischen der Kl. und dem Bekl. kommt sonach nicht in Frage. Die Auflage entspringt einem obrigkeitlichen Zwangsakt und trägt fiskalisch-wirtschaftspolitischen Charakter. Mit Recht führt das BG. aus, daß irgendwelche privatrechtliche Beziehungen, die sich etwa aus der weiteren Durchführung dieser Auflage später ergeben können, hier nicht in Frage stehen.

Im Einklang mit den vom RG. wiederholt, insbes. noch in der Entsch. RG. 130, 290 = JW. 1931, 311<sup>10</sup> ausgesprochenen Grundsätzen, verneint das BG. die Voraussetzungen, unter denen auch obrigkeitlichen, staatshoheitsrechtlichen Eingriffen gegenüber ein auf dem ordentlichen Rechtsweg verfolgbarer Bereicherungs- oder Schadenersatzanspruch dann zugebilligt wird, wenn es sich um offensichtlich willkürliche, ohne jede rechtliche Unterlagen erfolgte Maßnahmen handelt, durch welche private Rechte des von solchen Maßnahmen Betroffenen beeinträchtigt werden. Dem BG. ist darin beizutreten, daß von solchen hier nicht die Rede sein kann, wo sich die Reichsmonopolverwaltung (oder die Reichszollverwaltung) auf eine ordnungsgemäß erlassene und mindestens formal auf ein KGeS. gegründete WD. der KReg. stütze und sich, wie nicht bestritten ist, im Rahmen dieser WD. hielt. Die Kl. hat übrigens gar nicht angegeben, welche Maßnahme welcher Stelle von ihr als rechtswidrig bezeichnet wird. Der Rev. kann daher nicht gefolgt werden, wenn sie meint, das BG. hätte deswegen die Rechtsgültigkeit der WD. v. 4. Juli 1930 (offenbar doch wohl nur hinsichtlich des § 2) prüfen müssen. Denn auch wenn diese Prüfung, wie die Rev. meint, zu dem Ergebnis geführt hätte, daß die WD. in § 2 und in § 1, soweit dieser auf § 2 Bezug nimmt, ungültig, weil nicht durch das Ges. v. 15. April 1920 gedeckt, sei, so ergäbe sich damit nicht die Zulässigkeit des Rechtsweges; denn damit wäre ein willkürlicher, jeder gesetzlichen Grundlage entbehrender Akt der Reichsmonopolverwaltung oder der Reichszollverwaltung nicht einmal behauptet gewesen; zudem würde es auch an der zweiten Voraussetzung fehlen, nämlich an der Verletzung eines privaten Rechts der Kl. durch jene Auflage (vgl. die angeführte Entsch. in RG. 130, 290 [292]). Denn die (in Wahrheit in Streit stehende) Auserlegung einer öffentlich-rechtlichen Abgabe verletzt kein privates Recht der Kl., sondern allenfalls deren Vermögen. Die Ausführungen der Rev. hierzu gehen fehl, abgesehen davon, daß auch sie, von dem zu I erörterten Irrtum beeinflusst, von einer Verpflichtung, Spiritus zu beziehen, sprechen: sie irrt sowohl, wenn sie meint, daß es auf die Folgen, die sich aus dem Bezug von Spiritus (Wängelrügen, Verzug u. dgl.) ergeben könnten, ankommt, als darin, daß ein Zahlungs- oder ein „Abnahmeanspruch“ des Reichsfiskus hinsichtlich des Spiritus im ordentlichen Rechtsweg durchgesetzt werden müsse, und in den Schlüssen, die sie daraus auf die privatrechtliche Natur des Zwanges, der den Gegenstand des Rechtsstreits bildet, ziehen zu können glaubt. Auf all das kann es aber nach dem bereits Ausführten nicht ankommen; denn es steht weder ein Abnahme- oder Zahlungsanspruch des Bekl. hinsichtlich einer Menge Spiritus, noch stehen sonstige Auswirkungen (Ansprüche) aus dem Bezug von Spiritus durch die Kl. von der Reichsmonopolverwaltung in Frage, vielmehr der Zwang zum Erwerb eines Spiritusbezugscheins. Die Erörterungen und Ausführungen der Rev. liegen daher neben der Sache.

Die Untersuchung, ob die WD. in zulässiger Weise den Art. 2 Ges. und den § 1 WD. durch § 2 WD. erläutern dürfte, gehört hiernach nicht zu den Fragen, die bei der Prüfung der Zulässigkeit des Rechtsweges zu untersuchen waren, sondern sie könnte entscheidend für den Erfolg oder Nichterfolg des Klageanspruchs selbst sein, wenn der Rechtsweg zulässig wäre.

Die Rev. will weiter die Zulässigkeit des Rechtsweges noch aus der Erwägung herleiten, die WD. v. 4. Juli 1931 bedeute einen Eingriff in die freie gewerbliche Betätigung des Privatunternehmers, eine Belastung seines Gewerbebetriebes, eine Verteuerung seiner Ware; deshalb sei sie als Enteignung zu betrachten, die ohne Entschädigung nur zulässig sei, wenn sie durch Gesetz vorgeschrieben sei. Das sei sie

(hinsichtlich des Einführens von Petroleum) aber nicht. Daher sei sie nur gegen Entschädigung zulässig. Eine Entschädigung sei aber nicht vorgesehen; sie sei daher unzulässig, der Eingriff rechtswidrig. Hiergegen müsse der Rechtsweg zulässig sein.

Die Rechtsgültigkeit der WD. v. 4. Juli 1930 (immer nur hinsichtlich ihrer Bestimmung des Begriffs „Treibstoff“) kann nach dem Ausgeführten nur für die Frage von Bedeutung sein, ob der streitige Anspruch des Bekl. begründet ist. Zu Unrecht sucht die Rev. diese Frage für die Zulässigkeit des Rechtsweges heranzuziehen; denn der nach dem tatsächlichen Vortrag zur Klage und nach deren Antrag streitige Anspruch gehört, wie bereits dargelegt, unzweifelhaft dem öffentlichen Recht an; der Streit über seine Berechtigung wird nicht dadurch zu einer bürgerlichen Rechtsstreitigkeit, daß dem fraglichen Teile der WD. die Rechtsgültigkeit abgesprochen wird. Die Voraussetzungen aber, unter denen auch ein dem öffentlichen Recht zugehöriger Anspruch nach § 13 UVG. im ordentlichen Rechtsweg verfolgt werden kann, sind nach dem Ausgeführten nicht gegeben. Insbes. handelt es sich auch nicht darum, daß die Frage nach dem Bestand des öffentlich-rechtlichen Anspruchs des Bekl. nur eine Vorfrage bilde für einen bürgerlich-rechtlichen Anspruch, welcher letztere den eigentlichen Streitgegenstand bilden würde. Aus diesem Grunde braucht und darf nicht untersucht werden, ob und inwieweit „Enteignung“ i. S. des Art. 153 KVerf. gegeben ist; inwiefern die Behauptung einer ohne gesetzliche Grundlage erfolgten entschädigungslosen Enteignung für die Zulässigkeit des Rechtsweges von Bedeutung sein könnte, ist nicht ersichtlich. Wollte damit die Rechtsnatur der in der WD. enthaltenen Auflage als schuldhaftes Verletzung eines Rechtes (§ 823 Abs. 1 BGB.) gekennzeichnet und hieraus die Zulässigkeit des Rechtsweges abgeleitet werden, so würde es sich um einen der vom RG. wiederholt zurückgewiesenen Versuche handeln, öffentlich-rechtliche Ansprüche in bürgerlich-rechtliche Form gekleidet vor die bürgerlichen Gerichte zu bringen (vgl. RG. 103, 134 und dort zit. frühere Entsch.).

Die Rev. rügt Verletzung des § 139 ZPO.: Das BG. hätte, so meint sie, das Fragerecht über physikalische und technische Unterschiede zwischen Mineralölen, die Treibstoffe sind, und Petroleum ausüben müssen.

Das BG. hatte aber keinen Anlaß zu solchen Fragen; für die Entsch. über die Unzulässigkeit des Rechtsweges kam es hierauf nicht an.

Die Rev. meint endlich, das Ur. des BG. mache die Kl. rechtlos. Auch diese Erwägung ist unbehelflich. Die Zulässigkeit des Rechtsweges vor den bürgerlichen Gerichten kann (soweit nicht etwa der geschichtliche Werdegang anderes bedingt [vgl. RG. 111, 211 (215 oben)<sup>6</sup>], wo von bisher des Rechtsschutzes durch die ordentlichen Gerichte teilhaftigen Ansprüchen gesprochen wird) nicht deswegen begründet sein, weil ein reichsverwaltungsrechtliches Verfahren bisher fehlt. — Es braucht daher auch aus diesem Gesichtspunkte nicht untersucht zu werden, ob die Bestimmungen der KAbgD. hier anzuwenden sind

(U. v. 2. Dez. 1931; 454/31 IX. — Berlin.) [S.]

### 17. § 1 HaftpflichtG.; §§ 254, 831 BGB.

1. Auch wo das Verschulden eines Verletzten nur mitwirkende Ursache ist, kann es für so überwiegend erachtet werden, und zwar auch gegenüber erhöhter Betriebsgefahr, daß der Erstattungsanspruch ganz zu versagen ist. Umgekehrt kann die Bahn infolge der besonderen Steigerung der Betriebsgefahr zu einem Teil auch dann für schadenspflichtig erachtet werden, wenn der Verletzte in hohem Grade fahrlässig gehandelt hat.

2. Wenn das BG. das Maß der gefahrerhöhenden Umstände dem Verschulden des Verletzten gleich gewürdigt hat, so liegt das im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet. †)

Der Kl. befuhr am 4. Nov. 1927 mit einem Fuhrwerk

<sup>6</sup>) JW. 1925, 2436.

Zu 17. A. Weschall es „offenbar“ sei, daß die Feststellungen

<sup>10</sup>) JW. 1931, 311.

den schienengleichen, ungesicherten Bahnübergang der Landstraße von D. nach E. über die Reichsbahnstrecke E.—C. Dabei wurde von der Lokomotive eines Güterzuges der Wagen von hinten erfaßt; der Kl. wurde herausgeschleudert; er trug erhebliche Verletzungen davon. Wegen der Folgen dieses Unfalles nahm er die Befl. in Anspruch. Das BG. gab seiner Klage zur Hälfte statt.

Zutreffend erblickt das OLG. eine Erhöhung der Betriebsgefahr in dem ungeschützten, schienengleichen Bahnübergang, in der nur auf eine Entfernung von 90 m übersichtlichen, sonst durch einen Geländeeinschnitt verdeckten Führung der Bahnstrecke, in der mangelhaften Beschaffenheit des Läutewerks, in dem Verschulden hierfür verantwortlicher Angestellter der Befl., in dem weiteren Verschulden solcher Angestellter durch mangelhafte Abgabe von Pfliffsignalen sowie in dem herrschenden starken Nebel und heftigen Westwinde. Wie aber das OLG. weiter ausführt, hat der Kl. die erhöhte Aufmerksamkeit, zu der ihn diese erhöhte Betriebsgefahr verpflichtete, „größtenteils“ vernachlässigt; er besah den Bahndamm sorglos, ohne vorher Umschau zu halten; er fuhr anstatt mit gesteigerter Vorsicht, mit „größter Sorglosigkeit“ auf das unbewachte Bahngleis. Wenn er das nicht getan hätte, fährt das BG. fort, dann hätte er den Zusammenstoß vermeiden können. Seine Unterlassung sei daher für den Zusammenstoß mit verursachend gewesen.

Das OLG. will also mit seinen Ausführungen über das Verschulden des Verletzten nicht etwa sagen, daß der Unfall überhaupt nicht im Betrieb der Bahn, sondern nur im Verschulden des Kl. seine Ursache habe; es wollte nur sagen, daß die im Betriebe der Bahn liegenden Gefahrenquellen, die den Unfall herbeigeführt haben, durch gesteigerte Vorsicht hätten unschädlich gemacht werden können und daß der Kl. es daran habe fehlen lassen. Es ist der Rev. zuzugeben, daß die Ansicht rechtsirrig wäre, wonach bei erhöhter Betriebsgefahr Haftpflichtansprüche immer wenigstens zum Teil begründet wären. Denn auch wo das Verschulden eines Verletzten nur mitwirkend Ursache ist, kann es für so überwiegend erachtet werden, daß der Ersatzanspruch ganz zu versagen ist (Urt. v. 22. März 1906, VI 264/05). Das gilt

der Vorinstanz anders als ihrem Wortsinne nach verstanden werden müßten, ist nicht ersichtlich, und wenn ein Verschulden in dem festgestellten Maße nicht genügen soll, so wird freilich dieser Grund des Haftpflichtanspruches tatsächlich aus dem Gesetze gestrichen. Ubrigens ist die sog. erhöhte Betriebsgefahr in allen Fällen vorliegender Art eine bedenkliche Redewendung. Selbst wenn Nebel und Westwinde zur Betriebsgefahr gehören, kann doch von einer Abstufung der Gefahr nur in Hinsicht der Wirkung — ob größeres oder geringeres Übel — die Rede sein, und solche Unterscheidung kommt hier überhaupt nicht in Betracht, weil im Eisenbahnbetriebe allemal die Vernichtung droht. Der Begriff der Gefahr an sich läßt sich aber nicht in Normalgefahr, Untergefahr oder Übergefahr zerlegen. Dabei wird die sog. erhöhte Betriebsgefahr stets in besonderem Verschulden der Eisenbahnorgane — (abgesehen von Nebel und Westwinden!) — gefunden, und das verstößt wiederum gegen das Gesetz, das eben die Gesamtheit alles hier möglichen menschlichen Handlens und Verschuldens, ohne das es einen Betrieb überhaupt nicht gäbe, in der einheitlichen Betriebsgefahr zusammenfaßt. Ebenso unrichtig ist diese Anspr. auf der anderen Seite, soweit sie in ihrem gegenseitigen Abmessen das eigne Verschulden des Verletzten schlechthin „überwiegen“ läßt; denn trotz allem derartigen Überwiegen wäre der Unfall ohne den Betrieb nicht denkbar.

Allerdings liegt der eigentliche Denkfehler im Gesetze selbst. Ursächlichkeit und Verschulden, d. h. die Realität und der erst auf sie angewandte Intellekt, lassen sich nicht gegenseitig abmessen, sind inkomparabile Begriffe. Aber verschärft wird dieser Fehler noch durch das Abwägen „beiderseitigen Verschuldens“ nach § 254 BGB., bei dem das Maß der weniger geschickte Jonglieren von Ursache und Intellekt nichts anderes ist als ein logischer Bluff. Es soll keineswegs verkannt werden, daß die Unvollkommenheit des Gesetzes dazu drängt. Bei Sachschäden in konträrer Gegenständigkeit einen Schadensersatz entweder ganz oder gar nicht zu gewähren, war noch erträglich. Bei Beschädigung von Menschen alles auf die eine Frage „Ja oder Nein“ abzustellen, war bei der grenzenlosen Möglichkeit eines abgeklärten Verschuldens nicht mehr erträglich. Nur hätte die Anspr., statt mit der lex lata unmögliche Versuche anzustellen, besser durch scharfen Hinweis de lege feranda die Gesetzgebung vor die Aufgabe der Gesetzesänderung stellen sollen.

Der jetzige Zustand ist nicht haltbar. Niemand weiß, woran er ist; denn das Jonglieren in Haftpflichtsachen ist ebenso unberechenbar geworden wie ein Glücksspiel. Nicht nur sind die Untergesichte nicht immer so folgsam wie im vorl. Falle, namentlich wenn Revision wegen

auch gegenüber erhöhter Betriebsgefahr. Umgekehrt kann aber, auch wenn der Verletzte in hohem Maße fahrlässig gehandelt hat, doch die Eisenbahn infolge der besonderen Steigerung der Betriebsgefahr zu einem Teil für schadensersatzpflichtig erachtet werden (Urt. v. 17. Juni 1907, VI 462/07 und 26. Sept. 1907, VI 522/06). Das BG. hat den Grad des Sorgfaltsmangels beim Kl. mit Ausdrücken bezeichnet, die an sich ein Höchstmaß solchen Mangels bedeuten. Aber einmal sind die Superlative „größte Sorglosigkeit, größtenteils vernachlässigt“, offenbar nicht in ihrer wörtlichen Bedeutung als Höchstmaß zu nehmen, sondern sie sollen nur ein sehr hohes Maß bezeichnen, und andererseits gibt das BG. klar zu erkennen, daß es jedenfalls dem festgestellten Verhalten des Kl., das ja entscheidend ist, ein gleichhohes Maß von gefahrerhöhenden Umständen gegenüberstellen will. Wenn es daher nicht zur Versagung von Ersatzansprüchen kam, so ist darin kein Rechtsirrtum zu finden. Dann aber war das Maß der Abwägung im einzelnen wesentlich dem Ermessen des Tatrichters überlassen.

(U. v. 17. Jan. 1931; 310/30 IX. — Düsseldorf.) [S.]

## II. Verfahren.

18. Die durch die B. D. v. 6. Okt. 1931 eingeführte Erhöhung der Berufungssumme von 50 auf 100 M ist nur auf die Berufungen in den Prozessen anwendbar, die in erster Instanz nach dem Inkrafttreten der B. D. anhängig geworden sind. †)

Der Kl. hat im Juli 1931 vor dem LG. Klage erhoben, auf die am 28. Okt. 1931 Urteil dahin ergangen ist, daß der Befl. zur Zahlung von 88,76 M verurteilt, im übrigen die Klage abgewiesen worden ist. Die Ver. des Befl. ist als unzulässig verworfen worden, weil die Berufungsgrenze von 100 M nicht erreicht sei.

Die Beschwerde ist begründet.

§ 511a ZPO. gibt keine Übergangsvorschriften bei Änderung der Berufungssumme.

mangelnder Summe ausgeschlossen ist, sondern auch die mehrfachen Senate des RG. entscheiden nicht gleichmäßig (vgl. den in Eger-Entsch. 50, 218 besprochenen Fall).

Gef. ORegR. v. Rienitz, Berlin.

B. Offenbar hatte sowohl das Lokomotiv- als auch das Jugpersonal gegen seine Bestimmungen verstößen, indem es die vorgeschriebenen Zeichen so mangelhaft abgab, daß sie ihren Zweck, den Kl. nachhaltig zu warnen, gar nicht erfüllen konnten; es fällt den Bediensteten und den Aufsichtsstellen auch zur Last, daß das Läutewerk nicht ganz in Ordnung war, also nicht genügend laute Töne von sich geben konnte. Das gleiche gilt von der Verantwortlichkeit für die Anlage des Überganges in einem Einschnitte, dessen gefährliche Nähe wegen der dadurch bedingten schlechten Übersichtlichkeit nur auf eine Entfernung von 90 m zu erkennen war. Dagegen dürfte der starke Nebel und der heftige Westwind nicht der Befl. allein aufgebürdet werden, vielmehr mußte auch der Kl., dessen Verhalten sonst richtig bewertet erscheint, auch damit rechnen, daß sie seine Wahrnehmungsfähigkeit beeinträchtigten.

Von größter Tragweite ist es aber für die Befl., daß ihr ein Schmerzensgeld auferlegt ist, weil ihr oben geschildertes Verschulden die gleichzeitige Anwendung von § 831 BGB. zu rechtfertigen schien. ORegR. Hanow, Frankfurt a. D.

Zu 18. Eine überaus wichtige Entscheidung!

Es ist als ein glücklicher Zufall zu bezeichnen, daß das BG. Gelegenheit gefunden hat, die in der ZB. mehrfach erörterte Streitfrage, auf welche Sachen die durch die MotB. v. 6. Okt. 1931 eingeführte Erhöhung der Berufungssumme Anwendung findet, endgültig zu entscheiden. Die Frage ist in der ZB. wiederholt erörtert worden. Trotz der eingehenden Darlegung aller Gründe, die dafür sprechen, daß die Erhöhung der Berufungssumme nur auf Rechtsstreitigkeiten Anwendung findet, die nach dem Inkrafttreten der B. D. v. 6. Okt. 1931 in erster Instanz anhängig geworden sind, und obwohl offenbar die Mehrheit der Gerichte diese Auffassung teilte, verblieb die eine abweichende Meinung vertretende Minderheit bei ihrer Sonderauffassung zum Schaden der Rechtsuchenben, für die in den hier in Betracht kommenden Zweifelsfällen die Zulassung der Berufung von dem Zufall abhing, an welches Gericht ihre Sache gelangte. Bei größeren LG. hatten sogar die einzelnen Kammern eine abweichende Praxis. Nachdem jetzt das RG. sich der Auffassung der Mehrheit angegeschlossen hat, wird es hoffentlich den Vertretern der Gegenmeinung leichter

Die ähnlichen Änderungen in der Kriegs- und Inflationszeit Art. 2 B.D. v. 18. Mai 1916 (RGBl. 393), Art. 6 Gef. v. 8. Juli 1922 (RGBl. I, 569), Art. 4 Gef. v. 23. Juli 1923 (RGBl. I, 742), Art. 4 Gef. v. 15. Sept. 1923 (RGBl. I, 884), stellten darauf ab, ob das anzufechtende Urteil vor oder nach Inkrafttreten der neuen Bestimmung verkündet worden war, nur Art. 5 Gef. v. 27. März 1923 (RGBl. I, 217) fand auf alle anhängigen Revisionen Anwendung.

Diese früheren Vorschr. unterscheiden sich von der hier zu beurteilenden, Teil VI § 10 B.D. v. 6. Okt. 1931 (RGBl. I, 537), dadurch, daß hier im Abs. 3 ausdrücklich bestimmt wird:

Für Verfahren, die vor Inkrafttreten dieser Vorschr. anhängig geworden sind, sind die bisherigen Vorschr. weiter anzuwenden.

Der Streit geht darum, ob unter dem Ausdruck „anhängig geworden“ anhängig werden in der Berufungs- oder in der ersten Instanz zu verstehen ist. Die letztere Auffassung ist richtig.

In dem Ausdruck „anhängig werden“ ist kein Gegensatz zu „rechtshängig werden“ (in erster Instanz) zu finden, sondern zwanglos lediglich der umfassendere Begriff zu erblicken, der z. B. Mahn- und Güteverfahren miteinfaßt, durch die Rechtshängigkeit von vornherein nicht begründet wird (§§ 499 e, 696 Abs. 3 ZPO.). Es wird dazu auf die Ausführungen Volkmar's: JW. 1927, 1623 verwiesen. Nichts spricht dafür, daß der Ausdruck gewählt worden ist, um das Verfahren erster Instanz auszuschließen.

§ 13 B.D. spricht sodann vom „Verfahren der Instanz“; wenn sie auch im § 10 Abs. 3 nur dieses Verfahren hätte treffen wollen, hätte sie auch wohl den Ausdruck des § 13 dafür gefunden. Der Wortlaut ist nach den Mitteilungen Volkmar's: JW. 1931, 3531 einem sorgfältig vorbereiteten Gesetzentwurf entnommen, so daß mit einem unüberlegten Ausdruck nicht zu rechnen ist.

§ 13 B.D. spricht sodann vom „Verfahren der Instanz“; wenn sie auch im § 10 Abs. 3 nur dieses Verfahren hätte treffen wollen, hätte sie auch wohl den Ausdruck des § 13 dafür gefunden. Der Wortlaut ist nach den Mitteilungen Volkmar's: JW. 1931, 3531 einem sorgfältig vorbereiteten Gesetzentwurf entnommen, so daß mit einem unüberlegten Ausdruck nicht zu rechnen ist.

Den allgemeinen Grundsätzen des Prozeßrechts entspricht es, daß neue Vorschr. für die Rechtsmittel gelten, die nach dem Inkrafttreten der neuen Vorschr. eingelegt sind (vgl. RG.: JW. 1925, 363<sup>10</sup>; Stein-Jonas, 14. Aufl., Bd. II S. 1190). Für die in der Instanz schon anhängigen Verfahren bleibt das alte Recht maßgebend. Abs. 3 des § 10

werden in dieser Frage, in der es unendlich viel wichtiger ist, daß sie einheitlich entschieden wird, als wie sie entschieden wird, ihre Sondermeinung zu verlassen und sich der vom RG. gebilligten Auffassung anzuschließen.

Die Gründe des reichsgerichtlichen Beschl., die ganz auf dem Boden meiner JW. 1931, 3531 gemachten Ausführungen stehen, machen es in ihrer prägnanten Zusammenfassung besonders deutlich, daß die vom RG. gebilligte Auffassung nach dem Wortlaut der B.D. die nächstliegende ist, insbes. auch mit Rücksicht auf die unterschiedliche Fassung von § 10 Abs. 3 u. § 13.

Nur in einem die hier zu entscheidende Frage nicht näher berührenden, nur theoretisch interessanten Punkte könnte die Begründung Zweifel erregen, nämlich hinsichtlich der Frage, ob beim Fehlen einer Übergangsvorschrift Änderungen der die Zulässigkeit von Rechtsmitteln betreffenden Vorschriften ohne weiteres auf alle Rechtsmittel anzuwenden sind, die nach dem Inkrafttreten der Änderung eingelegt werden. Wäre der Satz richtig, so müßte er nicht nur für die Erhöhung, sondern auch für eine etwaige Herabsetzung der Rechtsmittelsumme gelten. Man setze z. B. den Fall, die Berufungssumme würde in späteren Jahren wieder auf 50 M herabgesetzt, ohne daß Übergangsvorschriften getroffen würden. Sollte dann wirklich ein wegen 60 M unter heutigem Recht ergangenes Urteil nachträglich berufungsfähig werden, wenn nur die Berufung nach dem Inkrafttreten der Herabsetzung der Berufungssumme eingelegt wurde? Müßte man nicht vielmehr sagen, das Urteil war nach dem bei seiner Verkündung geltenden Recht bereits als unanfechtbare Entsch. erlassen, es kann diese Eigenschaft durch nachträgliche Herabsetzung der Rechtsmittelsumme nur verlieren, wenn das Gesetz es besonders vorsieht? Trifft das zu, dann muß man — wie dies in Übereinstimmung mit den Darlegungen JW. 1927, 1623 das ARBG. in seinem Beschl. v. 30. Sept. 1927 (ArbMspr. 1927, 35) getan hat — generell sagen, „einem richterlichen Urteil haftet schon mit dem Zeitpunkt, in welchem es ins Leben tritt, auf Grund der zur Zeit seines Erlasses geltenden Verfahrensordnung die Eigenschaft an, daß es entweder anfechtbar oder unanfechtbar ist. Seine formale Rechtskraft und die Möglichkeit, deren Eintritt durch die Einlegung von Rechtsmitteln zu hemmen, beurteilen sich (beim Fehlen von Übergangsvorschriften) nach den zur Zeit der Verkündung des Urteils geltenden Verfahrensvorschriften.“

Ministerialdirektor Dr. Volkmar, Berlin.

wäre daher überflüssig, wenn er nur die in der Instanz anhängigen Verfahren hätte treffen wollen.

Würden alle nach dem Inkrafttreten der B.D. eingelegten Berufungen ihren Vorschr. unterworfen sein, so würde die Folge sein, daß in Fällen, in denen vor Erlaß der B.D. schon ein Urteil ergangen, Berufung aber noch nicht eingelegt war, unvorhergesehen jede Möglichkeit von Ergänzungen tatsächlicher Art abgeschnitten wäre. Eine solche Härte weist keine der früheren Bestimmungen auf.

Der allgemeine Zweck der B.D., Ersparnisse im Staatshaushalt zu erzielen, spricht nicht entscheidend gegen die hier vertretene Auffassung, da es sich lediglich um eine kurze Übergangszeit handelt, und die betreffenden Fälle keine allzu große Bedeutung für Ersparungen haben.

Alle diese von Volkmar: JW. 1931, 3531 hervor gehobenen Gründe führen zu der getroffenen Entscheidung. (Beschl. v. 3. Febr. 1932; IX B 5/32.)

## b) Straffachen.

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

19. § 222 StGB. Der Kraftfahrer muß zwar mit unbesonnenem Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen, nicht aber mit der mutwilligen Herbeiführung eines Zusammenstoßes durch sie. †

Der Beschw. hat auf der sonst völlig verkehrsfreien Landstraße, die er auf 800 m überfah, wahrgenommen, daß der ihm auf dem Rade entgegenkommende Radfahrer sich auf der — für den Beschw. linken — Seite der Fahrstraße hielt, auf dieser Seite jedoch wiederholt in Schlangenlinien, und zwar bis etwa zur Mitte der Straße fuhr. Der Angekl. „erkannte“ — nahm also nach der Feststellung des LG. zutreffend an —, daß der Radler jene Schlangenlinien nur ausführende, um das entgegenkommende Auto zu „narren“. Hieraus ergibt sich als Annahme der Strk., daß der Radfahrer den Kraftwagen bemerkt hatte und daß dessen Führer, der Beschw., sich dessen bewußt war.

Wenn der Beschw. sich angesichts dieser Sachlage dem Radfahrer auf der rechten, also der von dem Radfahrer bisher nicht in Anspruch genommenen Seite der Fahrbahn mit 30 km Stundengeschwindigkeit bei abgeblendeten Scheinwerfern näherte, so ist nicht erkennbar, welche Verkehrspflicht er dabei verletzt haben sollte. Daß die Geschwindigkeit auf offener Landstraße an sich zu bedenken hätte Anlaß geben können, nimmt auch die Strk. nicht an. Ihre Darlegung, der Beschw. hätte damit rechnen müssen, daß der Radfahrer die Bahn des Kraftwagens kreuzen könne, steht mit der Feststellung in Widerspruch, daß dieser sein ungehöriges Spiel nur auf der vom Beschw. nicht beanspruchten linken Seite der Fahrbahn getrieben und überdies die letzten 150 bis 200 m „scharf rechts“, also ordnungsmäßig auf der richtigen Seite und in gerader Linie gefahren war. Allerdings ist in der Mpr. des RG. und besonders des erf. Sen. daran festgehalten worden, daß der Kraftfahrer auch mit unbesonnenem Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen müsse. Dar aus folgte aber keineswegs die Rechtspflicht — und in dem Sinne ist jener Satz auch niemals aufgestellt worden —, eine mutwillige Herbeiführung des Zusammenstoßes von seiten anderer Wegebenutzer in Rechnung zu stellen. Nur um diesen Fall aber konnte es sich hier handeln, da der Radfahrer sich der Annäherung des Kraftwagens bewußt, auch durch Abblendung der Scheinwerfer in den Stand gesetzt war, die Sachlage zu übersehen. Daß er unter diesen Umständen, nachdem er seine vorherigen Spielereien aufgegeben hatte und eine längere Strecke geradeaus gefahren war, in unmittel-

Zu 19. Nach ständ. Mpr. der Obergerichte muß der Kraftfahrer zwar mit unbesonnenem, nicht aber mit mutwilligem Verhalten anderer erwachsener Wegebenutzer rechnen; dergleichen liegt außerhalb des von ihm zu fordernden Maßes von Vorhersehbarkeit (BayObLG.: JW. 1927, 185; DLG. Kiel: JW. 1929, 2839; DLG. Köln: JurMdsch. 1931, 1029; RG.: JurMdsch. 1930, 1682). Die vorstehende Entsch. wiederholt diesen in der Mpr. der Untgerichte nicht immer befolgten Grundsatz. SenPräf. Dittmann, München.

barer Nähe des Kraftwagens (10—15 m) plötzlich sein Rad quer über die Straße vor das Auto warf, ist nach dem Zusammenhang der Urteilsfeststellungen auch von der Strk. als frivole Tollkühnheit und Mutwille aufgefaßt worden. Daß der Beschw. eine derartige, jeder Vernunft widersprechende Herausforderung äußerster Lebensgefahr vorhersehen konnte, hat die Strk. nicht dargetan und ist auch mit der Erfahrung des täglichen Lebens nicht vereinbar.

Nicht verständlich ist die Ausführung der Strk., der Beschw. hätte sich sagen müssen, daß seine Annahme, der Radler narre ihn bloß, doch eben nur eine Annahme sei, mithin — das kann nur der Sinn der Erwägung sein — habe er nicht auf diese Vermutung bauen dürfen. Eine Fahrlässigkeit des Angekl. könnte daraus nur dann hergeleitet werden, wenn jene Annahme des Beschw. irrig gewesen, und wenn durch diesen, bei gehöriger Aufmerksamkeit etwa vermeidbaren Irrtum der Unfall verursacht worden wäre. Das Urteil geht aber von dem entgegengesetzten Fall aus.

(3. Sen. v. 9. Juli 1931; 3D 422/31.)

[A.]

## 20. §§ 222, 230 StGB.

1. Hat ein Bauunternehmer die Verpflichtung übernommen, für die Erfüllung der verkehrspolizeilichen Vorschriften zu sorgen, so braucht er zwar nicht jederzeit an allen seinen Arbeitsstellen die Einhaltung der gebotenen Vorsichtsmaßregeln persönlich zu überwachen, darf aber bei der Auswahl seiner Stellvertreter nur solche Personen zu Bauleitern bestimmen, die zur selbständigen Leitung und Beaufsichtigung der Arbeiten geeignet und über ihre damit verbundenen Obliegenheiten derart unterrichtet sind, daß sie eine hinreichende Gewähr für die Verhütung drohender Verkehrsunfälle bieten.

2. Der verantwortliche Bauleiter ist vermöge seines Berufes zu erhöhter Aufmerksamkeit verpflichtet und hat für die zur Berufsausübung an dieser Stelle erforderliche Kenntnis, Umsicht und Erfahrung einzustehen, die eine Vermeidung der mit solcher Betätigung verbundenen Gefahren ermöglichen.†)

1. Der Tod Sp.s und die Körperverletzung der Zeugin D. sind nach den Feststellungen des BG. dadurch verursacht worden, daß die auf einer öffentlichen Fahrstraße R.s für

Zu 20. Die Beurteilung der Entsch. ergibt sich aus der Theorie des sog. Unterlassungsdelikts. Dieses ist nur so lange Gegenstand eines Problems, als man die Frage der Täterschaft auf naturgesetzliche Kausalität abstellt, anstatt auf „soziale Verantwortlichkeit“ i. S. des folgenden.

Der wesentliche Zweck des Rechts, besonders des Strafrechts, ist die Ermöglichung des Zusammenlebens von Menschen in einer geordneten Gesellschaft, soweit menschliches Verhalten hierfür erheblich ist. Im Gegensatz zu diesem Zwecke wirkt ein Verhalten, mindestens für den Fall seiner Verallgemeinerung, gesellschaftspfelegend, durch welches jemand sich als „sozial gefährlich“ erweist, so daß der den Rechtsgenossen das gesellschaftliche Zusammenleben mit ihm verleidet. Hierbei ist abgesehen von der jedem Menschen auf Grund seiner bloßen Existenz anhaftenden „natürlichen“ Gefährlichkeit. Sie beruht darauf, daß jederzeit jeder Mensch durch irgendein Verhalten Kaufalereien eröffnet, an deren Schluß die Schädigung, ja die Vernichtung eines anderen Menschen stehen kann. Durch einen harmlosen Gang auf der Straße kann man jemanden veranlassen, so ungeschickt auszuweichen, daß er unter ein Fuhrwerk gerät; durch Zuhausebleiben kann man „herbeiführen“, daß Besucher unterwegs einen Schaden erleiden. Gegenüber einer durch die natürliche Existenz bedingten Verhaltensweise gibt es kein „besseres“ Verhalten. Das wird niemanden, der überhaupt zum gesellschaftlichen Zusammenleben mit Menschen entschlossen ist, hiervon abhalten. Sozial gefährlich, daher soziale Verantwortlichkeit und damit rechtliche Wertung begründend ist nicht irgendein menschliches Verhalten an sich, sondern die Abweichung eines solchen Verhaltens von einem möglichen besten Verhalten.

Eine solche Abweichung ist da denkbar, wo ein Mensch vermöge einer besonderen, nur gerade in seiner Person vorliegenden Beziehung eine Gefährlichkeit für andere besitzt, die das Maß der unvermeidbaren und allgemeinen natürlichen Gefährlichkeit übersteigt. Dieser Überschuß an Gefährlichkeit kann durch ein „bestes“ Verhalten unschädlich gemacht werden. Ist ein solches jemandem

Straßenherstellungszwecke aufgeschütteten Schlachtenhaufen nachts nicht beleuchtet waren und daß infolgedessen der mit der Zeugin auf einem Krafttrabe dort fahrende Sp. die Haufen nicht bemerkte, in einen von ihnen hineinfuhr und mit der Zeugin zu Falle kam.

Die Strk. erkennt zutreffend an, daß die unbeleuchteten Haufen eine schwere Verkehrsgefahr bildeten und daß solche Hindernisse auf öffentlichen Fahrbahnen in der Dunkelheit von dem Verantwortlichen schon nach allgemeiner Sorgfaltspflicht beleuchtet werden mußten, auch wenn es in R. nicht ausdrücklich vorgeschrieben wäre und nicht zu geschehen pflegte.

Die Freisprechung ist nicht rechtlich einwandfrei begründet.

Der Angekl. J. hatte in dem über die Ausführung der betreffenden Straßenbauarbeiten mit dem Magistrat abgeschlossenen Vertrag als Unternehmer ausdrücklich die Verpflichtung übernommen, für die Erfüllung der verkehrspolizeilichen Vorschriften zu sorgen. Er konnte aber wegen des Umfangs seines Geschäftsbetriebs nicht jederzeit an allen seinen Arbeitsstellen die Einhaltung der gebotenen Vorsichtsmaßregeln persönlich überwachen. Er hatte auch mit der Bestimmung des ihm als tüchtiger und zuverlässiger Schachtmeister bekannten Angekl. S. zum Leiter der hier fraglichen Arbeiten die erforderliche Sorgfalt bei der Auswahl seines — J.s — Stellvertreters walten lassen und durfte, wie das BG. meint, darauf vertrauen, daß S. alles für die Verkehrssicherheit Erforderliche anordnen und durchführen lassen werde. Mehrere Tage vor dem Unfall ersetzte er aber S. durch den Angekl. Sch. Dieser besaß, wie das BG. weiter annimmt, „nicht die erforderliche Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit in dem Maße wie der Angekl. S.“. Trotzdem verneint die Vorinstanz, daß J. mit der Übertragung der Leitung auf Sch. seine Sorgfaltspflicht verletzt habe, weil er bei der großen Zahl seiner Arbeiter den einzelnen nicht genau kennen könne, S. überdies den Angekl. Sch. als geeignet in Vororschlag gebracht habe. Diese Begründung ist rechtlich bedenklich. Gerade weil er Sch. nicht kannte und seine Zuverlässigkeit nicht selbst beurteilen konnte, wäre zu prüfen gewesen, ob er sich mit dem einfachen Vorschlag S.s begnügen durfte und nicht vielmehr zu näheren eigenen Ermittlungen darüber verpflichtet war, ob der Angekl. Sch. zur selbständigen Leitung und Beaufsichtigung der Arbeiten geeignet und über seine damit verbundenen Obliegenheiten derart unterrichtet war, daß er eine hinreichende Gewähr für die Verhütung von bei den Arbeiten drohenden Verkehrsunfällen bot. — Es kommt hinzu, daß der Angekl. J.

möglich, indem sein Können dazu ausreicht, er diese Möglichkeit auch erkennt (Vorsatz) oder erkennen kann oder muß (Fahrlässigkeit), so ist er für die Nichtanwendung dieses Verhaltens sozial verantwortlich und rechtlich Verbrecher. So kann man das Verbrechen, wenn man will, stets als „Unterlassung“, nämlich des möglichen besten Verhaltens, begreifen, und es ist gleichgültig, ob dieses in concreto in der Unterlassung einer schädlichen oder der Ausführung einer nützlichen Handlung besteht.

In unserem Falle hatte J. sich dem Magistrat gegenüber verpflichtet, für die Erfüllung der verkehrspolizeilichen Vorschriften zu sorgen. Die Feststellung dieser „Rechtspflicht zum Handeln“ genügt aber nicht. Die Nichterfüllung eines Vertrages ist doch an sich nicht strafbar! Es kommt aber hinzu, daß J. durch den Vertragsschluß seiner persönlichen Gefährlichkeit einen das natürliche Maß übersteigenden und damit sozial erheblichen Überschuß hinzugefügt hat, indem er durch diesen Abschluß den Magistrat veranlaßte, seinerseits im Vertrauen auf die Vertragstreue des J. keine Sicherheitsmaßnahmen mehr zu veranlassen, so daß es jetzt nur noch von J. abhing, ob überhaupt noch etwas für die Sicherheit der Baustelle geschah. Da ein derartiger Zustand häufig in Gefolge der Übernahme zivilrechtlicher Pflichten auftritt, hat die Lehre von der „Rechtspflicht zum Handeln“ aus tatsächlichen Gründen das Glück, meistens in Ergebnis richtig zu urteilen.

Das dem J. mögliche beste Verhalten bestand grundsätzlich darin, daß er die Ausführung der Sicherheitsmaßnahmen persönlich überwachte. Aber auch die Bestellung des S. hierzu war unbedenklich; denn da ihm S. als „tüchtiger und zuverlässiger Schachtmeister“ bekannt war, brauchte er die Gefahr, daß S. etwa verjagen würde, nicht höher einzuschätzen als die Gefahr seines eigenen Verjagens. Mit der darauffolgenden Bestellung des Sch. aber ließ er in dem Umfange, in dem Sch. weniger qualifiziert war als J. und S., seine soziale Gefährlichkeit unausgeglichen, und darauf beruht der gegen ihn zu erhebende gesellschaftliche und strafrechtliche Vorwurf. — Den Ausführungen des BG. darüber, daß J. gerade, weil er den

nach dem Urteil selbst die Ansicht vertrat, derartige auf die Straße geschüttete Haufen brauchten nicht beleuchtet zu werden, daß er also annehmbar in seinem Betrieb nicht einmal im allgemeinen die Anweisung zur Beleuchtung solcher Haufen gegeben hat. Beides kann auf eine Außerachtlassung der bei keinem Gewerbe besonders ihm obliegenden Aufmerksamkeit zurückzuführen sein.

Der Angekl. Sch. hat als verantwortlicher Bauleiter in der Unfallsnacht, wie auch sonst, nicht für die Beleuchtung der Schlackenhaufen gesorgt. Das O. meint, er habe ohne weiteres angenommen, daß er sich auf die bisherigen Anordnungen seines Vorgesetzten S. unbedingt verlassen könne, er habe immer nur unbeluchtete Schlackenhaufen gesehen, er sei deshalb nach seiner ganzen geistigen Einstellung nicht auf den Gedanken gekommen, daß er nunmehr die Schlackenhaufen beleuchten müsse. Mit alledem hat er, wie das O. bedenkenfrei annimmt, die ihm obliegende Sorgfalt außer acht gelassen; das ist ihm aber nicht zum Verschulden anzurechnen worden, weil er in der Verhandlung „keinen allzu intelligenten Eindruck gemacht“ hat und nach Ansicht des Gerichts „zur Aufwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht imstande war“. Diese Auffassung läßt sich kaum vereinigen mit der an anderer Stelle des Urteils geäußerten Ansicht, daß Sch. nicht gerade als zur Leitung der Baustellen unfähig bezeichnet werden könne. Es ist auch nicht ersichtlich, daß die Strk. sich dessen bewußt war, daß für den Angekl. Sch., wenn er einmal die Stellung als verantwortlicher Leiter übernahm, vermöge seines Berufs eine erhöhte Pflicht zur Aufmerksamkeit bestand, daß er für die zur Berufsausübung an dieser Stelle erforderliche Kenntnis, Umsicht und Erfahrung einzustehen hatte, die eine Vermeidung der mit solcher Betätigung verbundenen Gefahren ermöglichen, und sich nicht damit entschuldigen kann, daß er den Posten übernommen habe, ohne die für ihn nötige Umsicht und Erfahrung zu besitzen (RGSt. 61, 299 [300 f.]; 62, 122 [124]).

(2. Sen. v. 4. Mai 1931; 2 D 1071/30.) [A.]

**21.** §§ 222, 230 StGB. Strafbarkeit der Unterlassung. Wer eine Verkehrsgefahr begründet, gleichgültig, ob mit oder ohne Verschulden, ist rechtlich verpflichtet, sie zu beseitigen, wenn er dazu imstande ist. Dementprechend muß der Besitzer eines störrisch ge-

Sch. nicht genau kannte, zu Ermittlungen über ihn verpflichtet war, wird beizutreten sein. Der Umfang seines Geschäftsbetriebes, der ihn daran gehindert haben soll, die Überwachung selbst vorzunehmen und seine Arbeiter einzeln genau zu kennen, entschuldigt ihn nicht. Er hat auf das „beste“ Verhalten verzichtet, obwohl es ihm, wenn auch vielleicht unter Opfern und Schwierigkeiten, möglich, und obwohl ihm diese Möglichkeit bekannt war.

Das letztere ist zu verneinen bei Sch. Wenn dieser, wie das O. feststellt, „nach seiner ganzen geistigen Einstellung nicht auf den Gedanken gekommen“ ist, die Schlackenhaufen zu beleuchten, und „zur Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht imstande war“, so kannte er eben das mögliche beste Verhalten nicht, mindestens erkannte er es nicht als solches, und wenn er es dann nicht wählte, handelte er nicht schuldhaft und daher auch nicht strafbar. Bedenklich erscheinen die Ausführungen des O. darüber, daß Sch., wenn er einmal die Stellung als verantwortlicher Leiter übernahm, für die erforderliche Kenntnis, Umsicht und Erfahrung „einzustehen“ hatte. Ein solches „Einstehenmüssen“ ist im Zivilrecht ohne weiteres verständlich. Was aber bedeutet es im Strafrecht? Eine strafrechtliche Verantwortlichkeit käme doch nur dann in Frage, wenn Sch. wenigstens erkannte hätte, daß für die Ausfüllung des übernommenen Postens besondere Kenntnis usw. nötig sei, deren Vorhandensein er dann bei sich selbst hätte prüfen können und müssen. Diese Erkenntnis war aber dem Sch. nach den landgerichtlichen Feststellungen über seine geistigen Eigenschaften verschlossen.

Wenig erheblich erscheint mir die Frage, ob die Beleuchtung derartiger Bauhaufen in R. polizeilich besonders vorgeschrieben ist. Denn daß solche Haufen eine besondere Gefahr begründen, und daß dieser Gefahr durch Beleuchten wirksam begegnet werden kann, weiß jeder mit normaler Intelligenz und Erfahrung ausgestattete Mensch, und es ist abzusehen, daß der zuständige Dezernent des Magistrats, der an sich das Nötige zu veranlassen hatte, und J., der dies mindestens dem Sinne des Vertrages nach übernommen hatte, während Sch. nach den Feststellungen des O. es nicht wußte.

Das O. erblickt einen Widerspruch zwischen diesen oben zitierten

wordenen Pferdes, das nicht mehr von der Stelle zu bringen ist, entgegenkommende Wegebenutzer rechtzeitig warnen, gegebenenfalls durch Aufstellung eines besonderen Postens.

Auf alle Fälle greift die Erwägung durch, der Angekl. habe die ihm obliegende Sorgfaltspflicht insofern verletzt, als er es unterließ, die durch das Querstellen des Wagens geschaffene Verkehrsgefahr dadurch zu verringern oder zu beseitigen, daß er einen seiner beiden Begleiter vorschickte, um entgegenkommende Wegebenutzer zu warnen.

Mit Unrecht bestreitet die Rev., daß der Angekl. hierzu rechtlich verpflichtet war. Wer eine Verkehrsgefahr begründet, sei es mit, sei es ohne Verschulden, hat die Rechtspflicht, sie zu beseitigen, wenn er dazu imstande ist. Das entspricht der feststehenden Rspr. des RG., die dahin zusammengefaßt werden kann: Wer durch eigenes Tun eine Gefahr herbeiführt oder eine bestehende Gefahr vergrößert, ist rechtlich verpflichtet, den aus der Gefahr drohenden schädlichen Erfolg abzuwenden, wenn er die Macht dazu hat; unterläßt er dies, so haftet er strafrechtlich für den infolge seiner Säumnis eingetretenen rechtsverlegenden Erfolg, je nach der Art seines Verschuldens wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Verwirklichung (RGSt. 18, 96; 37, 162, 165; 38, 123, 125; 46, 337, 343; 57, 193, 197; 58, 244; 1. Sen. v. 12. Nov. 1926 und 5. April 1927, I 680/26 und I 62/27). Vgl. § 14 Abs. 2 des amtl. Entw. eines AllgStGB. von 1925.

Schon aus der Tatsache, daß der Angekl. durch das von ihm gelenkte Fuhrwerk eine Verkehrsgefahr herbeigeführt hatte, erwuchs ihm die Rechtspflicht, diese Gefahr zu beseitigen. Es kommt danach nicht darauf an, ob er diese Gefahr schuldhaft verursacht hat, indem er mit dem störrischen Pferd fuhr, obwohl es ihm „genau als störrisch und gelegentlich unlenksam“ bekannt war.

Daß der Wagen mit Licht versehen war, hat das O. zwar angenommen oder doch nicht als widerlegt angesehen, die Beleuchtung genügte aber nach der Annahme des O. nicht, um den heranfahrenden Kraftfahrer rechtzeitig über die Lage aufzuklären, sie reichte nicht einmal aus, um ihm erkennbar zu machen, ob der Wagen fuhr oder stand. Es ist deshalb nicht rechtsirrig, wenn das O. davon ausging, daß trotz der Beleuchtung des Wagens eine Gefahr des Zusammenstoßes bestand und der Angekl. sich nicht mit ihr zufrieden geben, sich auch nicht darauf verlassen durfte, daß entgegenkommende Kraftfahrer rechtzeitig auf den Sommerweg ausbiegen würden.

Der Angekl. hatte, wie im Urteil rechtlich bedenkenfrei ausgeführt ist, nicht nur die Möglichkeit, herannahende Wegebenutzer zu warnen, sondern es ist auch ausdrücklich festgestellt, daß das Unglück nicht hätte geschehen können, wenn er dies getan hätte, selbst dann, wenn er seinen zweiten Begleiter erst weggeschickt hätte, als das Licht des Motorrades

ten Feststellungen über Sch. und dem Ausspruch der Strk., Sch. könne nicht gerade als zur Leitung der Baustelle unfähig bezeichnet werden. Der letztere Ausspruch ist aber doch nur ein, allerdings nicht unbedenkliches Werturteil, während es sich im übrigen nicht, wie das O. meint, um eine „Auffassung“, sondern um die Feststellung von Tatsachen handelt. Über den Rahmen dieses Falles hinaus aber ist es bemerkenswert, wie hier das O. tatsächlichen Erwägungen in tatsächlicher Hinsicht auf den Grund zu gehen versucht. Dieses Verfahren ist auch in der RevZust. zulässig und nötig, nicht, um die Nichtigkeit festgestellter Tatsachen nachzuprüfen, wohl aber, um zu untersuchen, wie weit angesichts der einander widersprechenden Aussprüche überhaupt noch eine „Feststellung“ von Tatsachen vorliegt. Daselbe wurde vor Jahren in einem Falle, in dem ebenfalls die Staatsanwaltschaft Rev. eingelegt hatte, in dieser Zeitschrift erörtert, und es wurde daran der Wunsch geknüpft, das O. möchte auch im umgekehrten Falle mit gleicher Intensität sich in die tatsächlichen Feststellungen vertiefen. Ich will nicht die Berechtigung dieses Wunsches untersuchen, sondern nur tatsächlich feststellen, daß der Verteidiger in der RevZust. oft genug Veranlassung haben wird, tatsächliche Feststellungen und daraus sich ergebende tatsächliche Folgerungen zu erörtern, um zu zeigen, daß sie mit andern, nach dem Wortlaut des Urts. ebenfalls festgestellten Tatsachen nicht vereinbar sind, und daß er bestrebt sein wird, dieses sein Ziel recht deutlich erkennbar zu machen, um den Verdacht, als wolle er tatsächliche Feststellungen als solche angreifen, und die daraus möglicherweise sich ergebenden Folgen zu vermeiden.

RA. Dr. Hoffmann, Altona.

schon in Sicht und das Motorgeräusch zu hören war. Damit ist der Ursachenzusammenhang zwischen der fahrlässigen Unterlassung und der körperlichen Verletzung des D. dargetan.

(2. Sen. v. 30. Juni 1930; 2 D 1502/29.) [A.]

22. §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. Ein Kaufmann, der mit seinem Kraftwagen Geschäftskunden oder Lieferanten aufsucht, um mit ihnen Geschäfte abzuschließen, benutzt den Wagen zu Hilfs- oder Nebenverrichtungen seines Gewerbebetriebs und unterliegt der besonderen Sorgfaltspflicht des Berufsfahrers. Benutzt er dagegen den Wagen nur, um von seiner Wohnung nach seinem Geschäftslokal und von da wieder nach Hause zu gelangen, so unterliegt er nur der allgemeinen Sorgfaltspflicht.

Der Angekl., der in M. wohnte und in E. sein Geschäftslokal hatte, besaß täglich mehrfach die Gracht zwischen M. und E. mit seinem Personenkraftwagen „zu geschäftlichen Zwecken“. Auch am Vormittage des 18. Jan. 1930 lenkte der Angekl. selbst den Wagen „in geschäftlicher Fahrt“ von M. nach E. Es ist jedoch nicht näher dargelegt und auch aus dem Urteilszusammenhang nicht mit hinreichender Deutlichkeit zu entnehmen, welcher Art die „geschäftlichen Zwecke“ waren, und welche Bewandnis es mit der „geschäftlichen Fahrt“ hatte. Hätte der Angekl., der lediglich als Kaufmann bezeichnet ist, ohne daß das Urteil irgendwelche Angaben über die Art seines Geschäftes enthält, mit dem von ihm geführten Kraftwagen Geschäftskunden oder Lieferanten aufgesucht, um mit ihnen Geschäfte abzuschließen, so würde es sich bei den Fahrten mit dem Kraftwagen allerdings um Hilfs- oder Nebenverrichtungen seines Geschäftsbetriebs gehandelt haben, die in den Rahmen der Gewerbeausübung fielen. Die Anwendung des § 230 Abs. 2 StGB. würde dann rechtlich nicht zu beanstanden sein (vgl. RGSt. 59, 269, 271; 61, 299, 300; 62, 122, 123). Die in der erörterten Richtung unzulänglichen Feststellungen des Urts. schließen aber auch die Möglichkeit nicht aus, daß der Angekl. — wie auch die Rev. behauptet — den Kraftwagen nur dazu benutzt habe, um von seiner Wohnung in M. nach seinem „Geschäftslokal“ in E., also zu seinen Arbeitsstätte und von da wieder nach Hause zu gelangen. Hätte aber die Strk. unter solchen Fahrten „geschäftliche“ Fahrten und Fahrten „zu geschäftlichen Zwecken“ verstanden, so würde dies, wie das RG. in ständiger Rspr. annimmt (vgl. RGSt. 36, 405, 408 und die Urts. des erf. Sen. v. 26. Nov. 1928, 3 D 739/28, sowie v. 25. April 1929, 3 D 259/29), nicht zur Anwendung des Abs. 2 des § 230 StGB. genügen. Der hiernach möglicherweise vorliegende Rechtsfehler nötigt zur Aufhebung des angefochtenen Urts. in vollem Umfange, da es sich im § 230 Abs. 2 StGB. um einen strafschärfenden Umstand des im Abs. 1 daf. bezeichneten Vergehens handelt, über die Schuldfrage aber nur einheitlich entschieden werden kann.

(3. Sen. v. 15. Jan. 1931; 3 D 1047/30.) [A.]

### Freiwillige Gerichtsbarkeit.

1. §§ 883, 335 BGB.; Auf Grund eines Vertrages zugunsten eines Dritten, der die Verpflichtung zur Einräumung eines Rechts am Grundstück für den Dritten zum Inhalte hat, kann auch der Anspruch des Versprechensempfängers (§ 335 BGB.) auf Einräumung des Rechts für den Dritten durch Vormerkung gesichert werden, und zwar selbst dann, wenn für den Anspruch des Dritten ebenfalls eine Vormerkung eingetragen wird.

Nach § 883 BGB. kann zur Sicherung des Anspruchs auf Einräumung eines Rechts an einem Grundstück, mithin auch zur Sicherung des Anspruchs auf Bestellung einer Grunddienstbarkeit eine Vormerkung in das Grundbuch eingetragen werden. Erfordernis für die Eintragung einer Vormerkung ist hiernach lediglich, daß der Anspruch, zu dessen Sicherung die Vormerkung dienen soll, auf die Einräumung eines Rechts am Grundstück gerichtet ist. Nach dem Wortlaute des § 883 BGB. kann also jeder Anspruch, der die Einräumung eines Rechts am Grundstück zum Gegenstande hat, durch eine Vormerkung gesichert werden. Es ist mithin für die Zulässigkeit der Vormerkung gleichgültig, ob das Recht, auf dessen Einräumung der Anspruch abzielt, für den Anspruchsberechtigten oder für einen Dritten begründet werden soll. Das Gesetz verlangt da-

her nach der Wortfassung des § 883 nicht, daß der Anspruch bar- auf gerichtet ist, daß das Recht am Grundstück dem Anspruchsberechtigten eingeräumt werde. Der § 883 BGB. umfaßt vielmehr nach seinem Wortlaute auch solche Ansprüche, welche die Einräumung eines Rechts an einen Dritten zum Gegenstande haben. Daraus folgt, daß bei einem Vertrage zugunsten eines Dritten (§ 328 BGB.), der die Bestellung eines Rechts am Grundstück zugunsten des Dritten zum Inhalte hat, nicht nur der für den Dritten unmittelbar begründete Anspruch auf Einräumung des Rechts (RG.: BayRpfZ. 1914, 150; RGZ. 32, A 213; 36, A 212), sondern auch der durch Parteivereinbarung nicht ausgeschlossene Anspruch des Versprechensempfängers (§ 335 BGB.) auf Bestellung des Rechts zugunsten des Dritten geeignet ist, durch Vormerkung gesichert zu werden. Denn auch er ist auf die Einräumung eines Rechts am Grundstück gerichtet. Aus dem Wortlaute des § 883 BGB. läßt sich hiernach die vielfach vertretene Auffassung (vgl. Rosenbergs § 883 III 1 f S. 306; Endemann Vb. II, 1, § 65 A. 33; Goldmann-Lilienthal, 2. Aufl., Vb. II § 40 S. 260), daß der zu sichernde Anspruch demjenigen zustehe müsse, zu dessen Gunsten die beanspruchte Rechtsänderung vorgenommen werden solle, nicht herleiten. Die Entstehungsgeschichte (Mot. III, 237 ff.), auf die sich Goldmann-Lilienthal u. a. hierfür berufen, ergibt in dieser Richtung nichts, und zwar schon deswegen nicht, weil die Mot. zum Entw. I, der die Vormerkung als dingliche Sicherung persönlicher Ansprüche auf Einräumung von Rechten am Grundstück nicht kennt, nur die Nichtzulassung derartiger Vormerkungen rechtfertigen. Aber auch die Protokolle der Kommission für die zweite Lesung (Mugdan, Materialien Vb. 3 S. 562 ff.) geben nicht zu erkennen, daß das Gesetz den Anspruch des Versprechensempfängers auf Einräumung eines Rechts für den Dritten von der Sicherung durch eine Vormerkung habe ausschließen wollen. Wenn ferner geltend gemacht wird, daß das Grundbuch zur Sicherung von Ansprüchen solcher Personen, die für sich selbst keine endgültige Eintragung erlangen wollen, nicht bestimmt sei, so handelt es sich hierbei lediglich um eine gegenüber dem Wortlaute des § 883 BGB. des besonderen Beweises bedürftige Behauptung. Richtig ist, daß die Aufgabe der Vormerkung darin besteht, die beanspruchte Rechtsänderung vorzubereiten und zu sichern. Diesem Zwecke dient jedoch auch die Vormerkung für den Anspruch des Versprechensempfängers auf Einräumung eines Rechts am Grundstück für den Dritten. Auch sie statet einen schuldrechtlichen Anspruch auf Änderung der Grundstücksrechtslage mit gewissen dinglichen Wirkungen aus. Die Umwandlung der für den Anspruch des Versprechensempfängers eingetragenen Vormerkung in das Recht, auf dessen Einräumung der Anspruch gerichtet ist, erfordert allerdings nach § 873 BGB. eine Einigung des Anspruchsverpflichteten und desjenigen, der das Recht erwerben soll. Denn eine Einigung zugunsten eines Dritten — also eine Einigung des Anspruchsverpflichteten und des Versprechensempfängers zugunsten des Dritten — ist nach der Rspr. (RG. 66, 99 ff.; 98, 282; 124, 221; RGZ. 43, 229; vgl. auch Planck, 5. Aufl., § 873 III 1 d, S. 135 und das dort mitgeteilte Schrifttum) unzulässig. Daraus kann aber nicht geschlossen werden, daß nur der Anspruch eines an der endgültigen Rechtsänderung gemäß § 873 BGB. Beteiligten durch Eintragung einer Vormerkung gesichert werden könne. Freilich ist nicht zu verkennen, daß die für den Versprechensempfänger eingetragene Vormerkung ihres eigentlichen Zwecks beraubt würde, falls der Dritte sich weigerte, die zum Erwerbe des endgültigen Rechts notwendige Einigung abzuschließen. Da jedoch der Dritte an dem Erwerbe des Rechts in der Regel dasselbe, wenn nicht gar noch ein größeres rechtliches Interesse haben wird als der Versprechensempfänger, so wird der Fall der Verweigerung der Vornahme der Einigung durch den Dritten wohl kaum eintreten. Auch aus der Anwendung des § 888 BGB. können vielleicht Schwierigkeiten bei der zur Verwirklichung des gesicherten Anspruchs des Versprechensempfängers erforderlichen Eintragung entstehen, falls nämlich diese Vorschr. dahin aufzufassen sein sollte, daß die Erteilung der Zustimmung zu der Eintragung nur an den Vormerkungsberechtigten verlangt werden könne. Diese Bedenken vermögen jedoch nicht dazu zu führen, die Zulässigkeit der Vormerkung für den Anspruch des Versprechensempfängers zu verneinen. Denn neben der Erwägung, daß weder der Wortlaut des § 883 BGB. noch der Sinn und der Zweck der Vormerkung der Eintragung einer Vormerkung für den Anspruch des Versprechensempfängers entgegenstehen, fällt entscheidend auch das praktische und rechtliche Bedürfnis ins Gewicht, das durch den vorl. Fall, wo für die Versprechensempfängerin eine Hypothek an dem nicht an der Straße gelegenen Grundstück eingetragen ist und daher der Wert des belasteten Grundstücks und mithin die Sicherheit der Hypothek von der für das belastete Grundstück zu bestellenden Grunddienstbarkeit abhängt, klar herausgestellt wird.

Auf dem hier eingenommenen Standpunkte, daß auch für den Anspruch des Versprechensempfängers (§ 335 BGB.) eine Vormerkung eingetragen werden könne, stehen auch Planck, 5. Aufl., § 883 Anm. 1d; Staudinger, 9. Aufl., § 883 II B 1h; Gährke-Triebeil, 5. Aufl., § 25 Anm. 5; RGZ. 31, A 123; abweichender Ansicht sind Rosenbergs § 883 III 1 f a S. 307; Goldmann-Lilienthal Vb. 2 § 40 Anm. 20; Endemann Vb. III, 1 § 65 Anm. 33; Winapfel: BayRpfZ. 1929, 257 bej. 260.

Aber auch die weitere Frage ist zu bejahen, ob bei einem Verträge zugunsten eines Dritten neben dem Ansprüche des Dritten auch der Anspruch des Verpächters durch eine Vormerkung gesichert werden könne. Handelte es sich bei dem Anspruch des Dritten und dem Anspruch des Verpächters um denselben Anspruch, so wäre allerdings die Eintragung von zwei Vormerkungen für ihn unzulässig, da für jeden Anspruch nur eine Vormerkung eingetragen werden kann. Die Ansprüche stimmen aber hinsichtlich des Leistungsgegenstandes und der Person des Verpflichteten überein. Die Gläubiger sind dagegen verschiedene Personen, so daß mit Rücksicht hierauf auch zwei verschiedene Ansprüche anzunehmen sind. Wenn auch das Recht, auf deren Einräumung beide Ansprüche gerichtet sind, nur einmal zur Eintragung gelangen kann, so ist doch das rechtliche Interesse des Verpächters anzuerkennen, daß die Eintragung des endgültigen Rechts auch durch eine Vormerkung für seinen Anspruch gesichert werde, da er keinen Einfluß auf das rechtliche Verhalten des Dritten hat. Nach welcher Vormerkungseintragung sich in einem solchen Falle gemäß § 883 Abs. 3 BGB. der Rang des endgültigen Rechts bestimmt, hängt davon ab, welche Vormerkung zur Grundlage für die Eintragung des endgültigen Rechts gemacht wird.

Da nach der vorl. Eintragungsbewilligung auch die Verpächterin, die W.-Hypothekenbank, für den vorgesehenen Fall einen Anspruch auf Einräumung einer bestimmten Grunddienstbarkeit für den jeweiligen Eigentümer der Parzelle 6653/302 haben soll und im übrigen keine rechtlichen Bedenken gegen die Eintragung der hier bewilligten und beantragten Vormerkung für den Anspruch der Verpächterin bestehen, so haben die Vorinstanzen den Antrag zu Unrecht abgelehnt.

(RG., 1. Zivilsen., Beschl. v. 7. Jan. 1932, 1 X 872/31.)

Mitgeteilt von RGR. Dr. Parge, Berlin.

## Bayerisches Oberstes Landesgericht. Straßachen.

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

I. §§ 3, 4, 16 KraftfVergV. Unter „Ladung“ ist nicht eine Menschenlast zu verstehen. Zum Begriff: „verkehrssicher“. Die Anbringung oder Nichtanbringung eines Sozialsattels ist für die Eigenschaft der Verkehrssicherheit ohne Belang.

Der allgemeine Sprachgebrauch wendet den Begriff „Ladung“, unter der gewöhnlich die von einem Fahrzeuge getragene Last von Sachen verstanden wird, im feineren Sinne vereinzelt auch auf eine Menschenlast an. Aber das Transportrecht, z. B. das Seerecht, das Transportversicherungsgesetz, versteht unter Ladung nur die Güter, die sich behufs Beförderung in oder auf dem Fahrzeuge befinden (vgl. Ehrenberg, Handb. d. Hk., Bd. 7, S. 618; Maas, VerJeg. S. 1096; Gerh. u. d. Besf. Vertr. S. 510). Es kann nicht angenommen werden, daß die Kraftfahrzeuggesetzgebung, die ausdrücklich zwischen Personen- und Lastkraftwagen unterscheidet, von dem durch verwandtes Recht festgelegten Begriffe der Ladung abweichen und auch die von einem Personenkraftfahrzeuge beförderten Insassen als Ladung des Fahrzeugs angesehen wissen will. Auf diese Personen ist schon begrifflich die Vorschrift des § 4 Abs. 10 KraftfVergV. nicht anwendbar; die Fahrgäste können weder beliebig „verteilt“ werden, noch werden sie „verwahrt“ oder „besetzt“, von ihnen ist nach der Art ihrer Unterbringung weder eine Verunreinigung von Personen oder Sachen noch die Verursachung starken Geräusches zu befürchten. Sicher kann die einzelne Person, die neben dem Führer auf einem Krafttrage Platz nimmt, nicht als Ladung bezeichnet werden, sie wird auch nicht auf dem Fahrzeuge verwahrt oder besetzt. Ein solcher Mitfahrer kann, wenn kein Sozialsattel vorhanden ist, sich auch am Rahmen des Gepäckträgers festhalten und die Gefahr, daß er das Gleichgewicht verliert und herunterfällt oder durch ungehinderte Bewegungen das Fahrzeug zum Umschlagen bringt, besteht mit und ohne Sattel im gleichen Umfange.

Die Verantwortung des Führers erstreckt sich nach § 16 aber auch darauf, daß sich das Fahrzeug selbst „in vorchriftsmäßigem Zustand (§§ 3, 4)“ befindet. Durch die Bezugnahme auf die §§ 3, 4 KraftfVergV. zeigt die Vorschrift deutlich, was sie unter dem „vorschriftsmäßigen Zustand“ eines Kraftfahrzeugs versteht, nämlich daß dieses den Anforderungen der §§ 3, 4 zu genügen hat. Nach § 3 müssen Kraftfahrzeuge „verkehrssicher und insbes. so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß Feuers- und Explosionsgefahr, sowie jede Belästigung von Personen und Gefährdung von Fußwerkern durch Geräusch, Rauch, Dampf oder üblen Geruch ausgeschlossen ist“; außerdem müssen Schallabdämpfung und Radbereifung gewissen Erfordernissen entsprechen. Nirgends ist eine besondere Vorschrift getroffen, daß ein Krafttrage für einen mitzunehmenden Begleiter einen besonderen Sozialsattel haben muß, wie denn überhaupt die Einrichtung der Sitzgelegenheiten auf dem Personenkraftfahrzeuge nicht geregelt ist. Die Forderung könnte nur unter das Gebot der Verkehrssicherheit gebracht werden.

Der Begriff „verkehrssicher“, der in § 3 KraftfVergV. an die Stelle des in § 2 der „Grundzüge“ gebrauchten Wortes „betriebsicher“ getreten ist, hat in der KraftfVergV. selbst keine Umschreibung gefunden. Wohl aber enthält die dieser V. als Anl. 1 beigegebene, gem. § 5 Abs. 4 der V. vom VerkMin. erlassene „Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen“ in Ziff. 1 Abs. 1 hierüber folgende Bestimmung: „Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs kommen nur die Teile in Betracht, deren Versagen an dem in Bewegung befindlichen Fahrzeug eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr in sich schließt, nämlich Einrichtungen für Lenken, Bremsen, Verhinderung unbeabsichtigter Rückwärtsbewegung, Rückwärtsgang und Radkonstruktion. Diese Einrichtungen müssen unter allen Umständen so beschaffen sein, daß ihr Versagen bei sachgemäßer Unterhaltung und Bedienung nicht zu befürchten ist.“ Diese Begriffsbestimmung gilt auch für die verkehrspolizeiliche Vorschrift des § 3 KraftfVergV. Zwar läßt sich nicht bestreiten, daß an sich dem Worte „verkehrssicher“ ein weitergehender Sinn beigelegt und daß als nicht verkehrssicher jedes Kraftfahrzeug bezeichnet werden könnte, an dem irgendeine Einrichtung fehlt oder mangelhaft ist, deren Nichtvorhandensein oder Versagen an dem in Bewegung befindlichen Fahrzeug eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr in sich schließt. Bei solcher Auffassung des Begriffes der Verkehrssicherheit würde das Fehlen oder Versagen nahezu einer jeden der in den §§ 3, 4 verlangten Einrichtungen und Ausstattungen dem Kraftfahrzeuge die Eigenschaft der Verkehrssicherheit nehmen und es würden unter dem Gesichtspunkte des Erfordernisses der Verkehrssicherheit an die Einrichtung und Ausrüstung eines Kraftfahrzeugs viel weitergehende Anforderungen zu stellen sein, als die §§ 3, 4 KraftfVergV. dies tun. Aber die Fassung des § 3 und praktische Erwägungen stehen dem entgegen. Würde die Vorschrift des § 3 lauten: „Die Kraftfahrzeuge müssen verkehrssicher, insbes. so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß usw.“, so würde sie nach den Regeln des Sprachgebrauchs den Begriff „verkehrssicher“ als den weiteren, allgemeinen Begriff und die ferner ausdrücklich verlangten Eigenschaften nur als Beispiele oder Sondererfordernisse der Verkehrssicherheit erscheinen lassen, wiewohl dann mit der Forderung, daß jede Belästigung von Personen durch Geräusch usw. ausgeschlossen sein muß, dem Erfordernis der Verkehrssicherheit etwas zugerechnet würde, was kaum darunter fällt, weil die Belästigung von Personen zwar die Ordnung des öffentlichen Verkehrs zu stören, nicht aber dessen Sicherheit zu gefährden vermag. Allein § 3 besagt: „Kraftfahrzeuge müssen verkehrssicher und insbes. so gebaut usw.“ sein, daß usw.“ Es werden also an die Kraftfahrzeuge zwei Anforderungen gestellt, die selbständig und voneinander unabhängig aneinander gereiht werden. Das Wort „insbesondere“ soll nur, ebenso wie in der neuen Fassung des § 16 KraftfVergV., die damit angereicherte Forderung besonders betonen, obwohl ein äußerer oder innerer Anlaß hierzu nicht ersichtlich ist. Daß dies der Sinn des § 3 ist, geht aus seiner Entstehungsgeschichte hervor. Der Entw. zu § 2 der Grundzüge lautete: „Die Kraftfahrzeuge müssen so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß usw.“. Ein Antrag verlangte die Einschaltung der Worte „betriebsicher und im übrigen“ hinter dem Worte „müssen“ und diesem wurde durch die Fassung „müssen betriebsicher und insbes. so gebaut usw.“ entsprochen (Müller, AutomobilG., 6. Aufl., § 3 Anm. 1). Es ergibt sich aber auch aus einem Vergleich des § 3 mit dem Inhalte der Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen. Alle Anforderungen, die der § 3 an das Kraftfahrzeug stellt, sind in der Anweisung gesondert und eingehend behandelt, so daß angenommen werden muß, daß der § 3 unter den einzelnen vom Kraftfahrzeug verlangten Eigenschaften nichts anderes versteht, als die Prüfungsanweisung.

Für die Richtigkeit dieser Auslegung des § 3 bietet die neue Fassung der KraftfVergV. v. 15. Juli 1930 einen weiteren Anhaltspunkt. Der Verordnungsgeber hat es trotz der Vorschrift des § 3 noch für notwendig befunden, in den § 4 als Abs. 12 die Anordnung aufzunehmen: „Kraftfahrzeuge müssen ferner den Bestimmungen der Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen entsprechen.“ Sie müssen also unter anderem die Eigenschaft der Verkehrssicherheit besitzen, wie sie in der Prüfungsanweisung des näheren geregelt ist.

Wollte man dem Begriffe „verkehrssicher“ einen anderen und weiteren Sinn geben, als ihn die Prüfungsanweisung festgelegt hat, so käme man zu unannehmbaren Ergebnissen. Die §§ 3, 4 KraftfVergV. schreiben für alle Kraftfahrzeuge erschöpfend vor, welche Eigenschaften, Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände sie haben müssen. Die Einseitigkeit dieses Rechts würde nicht nur schwer gefordert, sondern völlig aufgehoben, wenn es zunächst den einzelnen Polizeibehörden und weiterhin den einzelnen Gerichten überlassen wäre, nach eigenem Befinden an die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs Anforderungen zu stellen und dem Fahrzeuge die Eigenschaft der Verkehrssicherheit abzusprechen, wenn es die nach diesem Befinden für notwendig erachtete Einrichtung oder Ausrüstung nicht besitzt. Ein Kraftfahrzeug dürfte in diesem Falle in einem Lande oder Polizeibezirke auf den öffentlichen Wegen als verkehrssicher benutzt werden, in einem anderen aber nicht, weil ihm nach der Meinung der hier zuständigen Behörde die Eigenschaft der Verkehrssicherheit abginge.

Kommen nach all dem für die Frage der Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs nur die in Ziff. 1 Abs. 1 (s. auch Ziff. 12) der Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen bezeichneten Teile und Einrichtungen in Betracht, so ist die Anbringung oder Nichtanbringung eines Soziusfahrsitzes auf einem Krafttrabe für des letzteren Eigenschaft der Verkehrssicherheit ohne Belang.

Die Vorschrift des § 21 Abs. 1 StraßVerkVd. kann keine sinn-gemäße Anwendung nach § 2 Abs. 1 KraftfVerkVd. finden. Denn einmal handelt es sich im gegebenen Falle nicht um ein einseitiges, sondern um ein bestimmungsgemäß zweiseitiges Fahrzeug und dann bestimmen die §§ 3, 4 KraftfVerkVd. erschöpfend, wie ein Kraftfahrzeug beschaffen und ausgerüstet sein muß, so daß in dieser Hinsicht für die Anwendung anderer Vorschriften kein Raum ist.

(BayObVz., StrSen., Ur. v. 25. Nov. 1930, RevReg. I Nr. 644/30.)

\*

2. §§ 17, 23 Abs. 1 KraftfVerkVd. Fußgänger sind keine Wegbenutzer i. S. der KraftfVerkVd. Auf ihre Überholung ist, anders wie bei Radfahrern, § 23 nicht anzuwenden.

(BayObVz., StrSen., Ur. v. 21. Nov. 1930, RevReg. I Nr. 671/30.)

\*

3. § 18 Abs. 1 und 2 KraftfVerkVd. Lebhafter Verkehr auf dem Fußgängersteig allein löst die Verpflichtung des Kraftfahrers zum Langsamfahren nicht aus. — Begriff der Fahrbahn. Verhältnis des § 18 Abs. 1 KraftfVerkVd. zu § 21 KraftfVd.

§ 18 Abs. 2, der nur die Verkehrsverhältnisse der Fahrbahn im Auge hat, dient der Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen, bezweckt also die Schaffung und Erhaltung der notwendigen Voraussetzungen für eine geordnete Abwicklung des Verkehrs und die Abwendung der diese und einzelne Verkehrsteilnehmer bedrohenden Gefahren. Findet ausschließlich auf dem Gehsteig eine rasche Aufeinanderfolge oder selbst ein Gedränge von Fußgängern statt, so wird dadurch allein weder die Abwicklung des Fuhrwerksverkehrs auf dem Fahrdamme beeinträchtigt, noch werden von diesem die auf dem Gehsteige sich bewegenden Fußgänger gestört oder gefährdet. Wollte man trotzdem, und obwohl die Notwendigkeit hierzu fehlt, in diesem Falle die Vorschrift des § 18 Abs. 2, die in § 8 Abs. 2 StraßVerkVd. auch für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr und in § 22 daselbst für den Radfahrverkehr aufgestellt ist, angewendet wissen, so wäre in vielen Straßen der größeren Städte, wenigstens zu bestimmten Tageszeiten, ein reibungslos sich abspielender, fließender Verkehr nicht möglich, Ordnung und Sicherheit des Verkehrs würden nicht erhalten und gefördert, sondern im Gegenteil gestört werden. Deshalb kann nach dem Sinne des Gesetzes lebhafter Verkehr auf dem Fußgängersteig allein die Verpflichtung des Kraftfahrers zum Langsamfahren nicht auslösen. Damit ist jedoch nicht gesagt, daß ein solcher Fußgängerverkehr niemals den Fuhrwerksverkehr auf dem Fahrdamm zu beeinflussen vermag. Dies kann vielmehr der Fall sein, wenn infolge der Umstände für die Fuhrwerkslenker Grund zu der Annahme besteht, daß der auf dem Gehsteige herrschende lebhafte Verkehr im nächsten Augenblick auf die Fahrstraße übergreifen könne, daß beispielsweise Fußgänger durch die Verkehrsdränge auf den Fahrdamm gedrängt werden oder daß, wie etwa beim Herauskommen der Besucher aus Theatern, Versammlungen und dergleichen, der Kinder aus der Schule beim Schluß, gleichzeitig eine Welle von Fußgängern ohne genügende Beachtung des Fuhrwerksverkehrs auf die Fahrstraße ausströmt. Ob in solchen Fällen die Verpflichtung des Kraftfahrzeugführers, mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren, aus § 18 Abs. 2 oder aus anderen Vorschriften abzuleiten ist, wird sich nach der Lage der Verhältnisse entscheiden.

Unter „Fahrbahn“ ist nach der ständigen Rspr. der höheren Gerichte nicht nur der vom Führer befahrene Straßenteil zu verstehen, sondern es gehören auch die rechts und links der Straße liegenden Geländeteile dazu, wenn aus ihnen infolge Einmündens von Straßen jederzeit Hindernisse auf die Fahrbahn gelangen können.

Über die Frage, ob § 18 Abs. 1 KraftfVerkVd. eine das Blankettgesetz des § 21 KraftfVd. ausfüllende Vorschrift ist und einen genügend bestimmten, selbständigen Straftatbestand enthält, gehen in Schrifttum und Rspr. die Meinungen auseinander. Der Sen. hat in Übereinstimmung mit Müller (AutomobilG., 5. Aufl., § 18 Anm. 2); Dberländer-Bezold (Automobilrecht S. 131); Lechner (Kraftfahrzeuggesetzgebung, § 18 Anm. 5); Hellingrath-Michel (Kraftfahrzeugrecht, 4. Aufl., § 18 Anm. 2a); Conrad (Werk. mit Kraftfahrzeugen, § 18 Anm. 1); Heude (Werk. mit Kraftfahrzeugen, § 18 Nr. 2); Carlebach (ZfV. 1928, 3164); Arndt (Rkraf. 1928, 288); DLG. Hamburg (Rkraf. 1927, 187; 1928, 215; 1928, 216; 1929, 103); DLG. Karlsruhe (Rkraf. 1928, 218); DLG. Darmstadt (Rkraf. 1927, 218) und anderen die Frage bisher verneint (vgl. ZfV. 1928, 1637). Den gegenenteiligen Standpunkt vertreten besonders Hey (KraftfVerkVd. Anm. zu §§ 17 Abs. 1 und 18 Abs. 1); Liebers (ZfV. 1929, 903); DLG. Dresden (HöchstRspr. 47, 148; 48, 146; Rkraf. 1928, 217; 1929, 287); DLG. Düsseldorf (Rkraf.

1929, 104; 1929, 104); DLG. Jena (WerkAbsh. 1928, 531); DLG. Stuttgart (Rkraf. 1929, 104); DLG. Kiel (Luft- und Kraftfahrt S. 329); Rk. Berlin (HöchstRspr. 48, 156; JurAbsh. 1927 Nr. 678; Rkraf. 1928, 178; 1928, 395); RkSt. 62, 125; Rkraf. 1929, 105 = RkSt. 1928 Nr. 2537 = DRG. 1928 Nr. 934; 1929 Nr. 998.

Der Sen. hat die Berechtigung seines Standpunktes nochmals eingehend nachgeprüft. Er glaubt daran nicht festhalten zu sollen und tritt der Rspr. des RG. bei. Allerdings kann nicht verkannt werden, daß die außerordentliche Unbestimmtheit der tatbestandlichen Fassung in § 18 Abs. 1, mag sich auch eine solche Unbestimmtheit in anderen Vorschriften, wie etwa in dem vom RG. angezogenen § 306 Nr. 2 StGB., vorfinden, der Anwendung des § 18 Abs. 1 als einer selbständigen Strafnorm erhebliche Schwierigkeiten in den Weg legt und daß es einer vorsichtigen und sachgemäßen Auslegung und Anwendung der Vorschrift bedarf, wenn sie sich nicht als eine vom Gesetzgeber nicht gewollte und für den Verkehr nicht erträgliche Einschränkung der Bewegungsmöglichkeit des Kraftfahrers auswirken soll. Zu den Verpflichtungen des Kraftfahrzeugführers, für die die jeweilige eingehaltene Fahrgewindigkeit die Erfüllungsmöglichkeit gewährleisten soll, gehören nicht nur die in Abschn. C b KraftfVerkVd. aufgeführten „besonderen Pflichten“ des Führers, sondern auch die durch die allgemeinen Strafgesetze und andere Rechtsquellen begründeten Pflichten, namentlich das auf dem bürgerlichen Rechte beruhende Gebot, sich jedes widerrechtlichen Eingriffs in einen fremden Rechtskreis zu enthalten. Hat der Kraftfahrzeugführer einer besonderen Verkehrsspflicht i. S. der vorbezeichneten Vorschriften, z. B. dem § 18 Abs. 2, dem § 20, zuwidergehandelt, so tritt die Frage der Anwendung des § 18 Abs. 1 überhaupt nicht auf; denn dieser bildet, wie das RG. hervorhebt, im Verhältnis zu den besonderen, auf die Fahrgewindigkeit bezüglichen Vorschriften der VerkVd. nur eine ergänzende (subsidiäre) allgemeine Norm (RkSt. 62, 227). Auch wenn ein fremdes Rechtsgut bei der Fahrt des Kraftfahrzeugführers zu Schaden gekommen ist, bereitet die Prüfung, ob dies auf eine zu hohe Fahrgewindigkeit zurückzuführen ist, keine Schwierigkeiten. Solche entstehen aber dann, wenn weder eine besondere verkehrspolizeiliche Vorschrift verlegt noch ein fremdes Rechtsgut beschädigt ist und nun die Feststellung getroffen werden soll, ob der Kraftfahrzeugführer nicht zu schnell gefahren ist, um den bestehenden Verpflichtungen noch genügen zu können. Wollte man von dem Führer auf Grund des § 18 Abs. 1 verlangen, daß er sich für alle Möglichkeiten gerüstet hält, die abstrakt und unter Zugrundelegung jeder denkbaren Unvorsichtigkeit eines anderen Verkehrsteilnehmers sowie in jeder Verkehrslage an ihn herantreten können, so würde man entscheiden zu weit gehen. Denn es ist nicht zu bestreiten, daß der Führer, auch wenn er nur mit mäßig gesteigerter, sonst nach keiner Richtung zu beanstandender Geschwindigkeit fährt, doch nicht jeder, auch der entferntesten Möglichkeit gerecht werden kann. Es würde dann ein Führer überhaupt mit einer anderen als der geringsten Geschwindigkeit nicht mehr fahren können. Das aber kann unmöglich die Absicht des Gesetzgebers sein, der doch den unentbehrlich gewordenen Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht unterbinden, sondern nur seiner Gefährlichkeit für die Allgemeinheit entkleiden will. Darum muß man annehmen, daß der Führer seiner Pflicht aus § 18 Abs. 1 dann genügt, wenn er seine Fahrgewindigkeit auf diejenigen konkreten Umstände und Verhältnisse einstellt, die ihm bei seiner Fahrt erkennbar werden oder mit denen er nach der Erfahrung und der Gewohnheit des Verkehrs bei dieser zu rechnen hat, wenn er also seine Fahrgewindigkeit einer im gegebenen Falle wirklich erkannten oder doch erkennbaren Verpflichtung anpaßt. Ist bei einer Fahrt keine Zuwiderhandlung gegen verkehrspolizeiliche Vorschriften und keine Verletzung fremder Rechtsgüter eingetreten, so wird im allgemeinen angenommen werden müssen, daß der Führer trotz der eingehaltenen Fahrgewindigkeit sein Fahrzeug eben doch noch so sicher in der Gewalt gefaßt hat, daß er seiner Verpflichtung genügen konnte. Wird von der Vorschrift des § 18 Abs. 1 mit solcher Einschränkung Gebrauch gemacht, so besteht kein Bedenken dagegen, sie als selbständige Strafnorm zu behandeln; denn sie gewinnt auf diese Weise eine inhaltliche Begrenzung, die ihr für den einzelnen Fall einen konkreten Tatbestand gibt.

(BayObVz., StrSen., Ur. v. 29. Okt. 1929, RevReg. I Nr. 636/29.)

\*

4. § 23 Abs. 4 KraftfVerkVd. Auch das Schieben von Fahrrädern ist Verkehr mit Fahrrädern.

Die KraftfVerkVd. zählt die Wegebenutzer in § 1 Nr. 5 erschöpfend auf. Sie begreift darunter die Radfahrer, nicht aber die Fußgänger. Eine allgemeine Begriffsbestimmung des Wegebenutzers gibt sie nicht. Aber die Liste der Wegebenutzer enthält ersichtlich nur Verkehrsteilnehmer, für die wie für Kraftfahrzeuge selbst der Verkehr regelmäßig auf die Fahrwege beschränkt ist. Die maßgebende Frage ist demnach die, ob auch das vorübergehende Schieben von Fahrrädern als Verkehr mit Fahrrädern anzusehen und deshalb wenigstens für die Regel, auf die Fahrwege beschränkt ist. Sowohl nach der KraftfVerkVd. als auch nach der StraßenVerkVd. ist unter Verkehr mit Fahrzeugen nicht bloß die bestimmungsmäßige Fortbewegung zu verstehen. Ein Kraft-

fahrzeug und ein gewöhnlich durch Zugtiere fortbewegtes Fuhrwerk darf auf Fußwegen auch nicht größere Strecken weit durch Menschenkraft geschoben werden. Das gilt auch für den Radfahrverkehr. Zu diesem gehört ebenfalls nicht bloß das Fahren, sondern auch das Schieben der Räder. Durch § 25 StraßenVerkVd. ist, soweit nicht eigene Radfahrwege vorhanden sind und außerhalb geschlossener Ortsteile auf Banketten gefahren werden darf, der Radfahrverkehr auf die Fahrwege verwiesen. Demnach muß auch das Schieben der Fahrräder auf diesen erfolgen. In örtlichen StraßenVerkVd. ist das ausdrücklich bestimmt. Sohin ist der sein Rad schiebende Radfahrer i. S. der KraftVerkVd. und der StraßenVerkVd. Wegebenutzer (ebenso RG. v. 17. Juni 1929 Nr. 1583 bezüglich des Radfahrers, der auf der Fahrt vorübergehend abgestiegen ist und sein Rad hält, BayObLG., StrSen., Urt. v. 8. April 1930, RevReg. I Nr. 189/30.)

\*

5. § 26 KraftVerkVd. Der Führer muß das Zeichen des Stillhaltens oder der Fahrtrichtungsänderung geben, wenn die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen erheischt, daß andere Personen die Absicht des Führers, umzuwenden, die bisher verfolgte Fahrtrichtung zu verlassen oder anzuhalten, zur Vermeidung von Gefährdung an Leib, Leben und Eigentum oder von Verkehrsstörungen rechtzeitig erfahren.†)

Unter den „anderen Personen“ sind nicht etwa nur Wegebenutzer i. S. des § 1 Nr. 5 KraftVerkVd. zu verstehen, sondern jedermann, der ein Interesse daran hat, die demnächst zu verwirklichende Absicht des Kraftfahrzeugführers kennenzulernen, um sein eigenes Verhalten danach einzurichten, deshalb auch der Verkehrsbeamte, der namentlich aus Gründen der Aufrechterhaltung der Verkehrsordnung die vom Kraftfahrzeug einzuschlagende Fahrtrichtung kennen muß (OLG. Hamburg v. 14. Jan. 1929, R III 135/28; a. M. Müller, § 26 Anm. 1 im Anschluß an OLG. Hamburg v. 14. Juni 1928; DAutoK. 1928, 397). Die Zeichengebung ist nicht nur erforderlich, wenn wirklich andere Personen, die aufmerksam gemacht werden müssen, in entsprechender Nähe sind (so Müller a. a. O.), sondern auch dann, wenn solche Personen nach den örtlichen oder den Verkehrsverhältnissen in der Nähe sein können, wenn also der Kraftfahrzeugführer nach den Umständen des Falles mit der Anwesenheit anderer an der Zeichengebung interessierter Verkehrsteilnehmer rechnen muß. In den belebten Straßen einer Stadt muß der Führer mindestens in der gewöhnlichen Verkehrszeit, auch wenn er augenblicklich niemanden sieht, immer mit der Möglichkeit der Nähe oder Annäherung anderer Verkehrsteilnehmer rechnen.

Auf vielen Kraftfahrzeugen ist nach ihrer Bau- oder Verwendungsort das senkrechte Hochhalten des Armes zur Abgabe des Haltezeichens nicht möglich oder doch nach hinten nicht wahrnehmbar; so bei allen Fahrzeugen mit geschlossenem oder den Führersitz hoch überragendem Aufbau und bei den mit hochragender Last beladenen Wagen. Auch ein Fahrtrichtungszeichen durch waagrecht ausgestreckten des Armes nach der Seite kann bei manchen Wagen, namentlich bei Limousinen — nach beiden Seiten oder mindestens nach einer Seite — nicht oder wenigstens nicht so gegeben werden, daß es den rückwärts oder seitwärts des Wagens befindlichen Verkehrsteilnehmern ausreichend sichtbar ist.

Im Schrifttum vertritt Müller in Anm. 5 zu § 26 den Standpunkt, daß positiv vorgeschrieben nur das Armzeichen, dagegen die Zeichengebung mittels mechanischer Einrichtung nur zugelassen sei und daß der Führer wegen Nichtbefolgung einer unüberführbaren Vorschrift nicht verantwortlich gemacht werden könne. Ähnlich Dubelmann: Kraftf. 1929, 240; Koch: Kraftf. 1929, 414 und Bezdold: JW. 1929, 955. Dagegen ist Hey in § 26 Anm. 3 und in DAutoK. 1930, 21 der Meinung, der Führer könne sich nicht darauf berufen, daß er bei der Bauart seines Kraftfahrzeuges nicht in der Lage sei, die vorgeschriebenen Armzeichen zu geben, müsse sich vielmehr in solchen Fällen einer mechanischen Einrichtung bedienen.

BayObLG. 28, 245 meint, die Zeichengebung sei in § 26 zur Aufrechterhaltung eines gefahrlosen Verkehrs angeordnet und zur Vermeidung von Verkehrsunfällen unbedingt geboten; es sei deshalb keine Ausnahme aus dem Grunde zulässig, daß ein Kraftfahrzeug infolge seiner Beschaffenheit die vorschriftsmäßige Zeichenabgabe erschwere oder überhaupt ausschließe. Dieser Umstand könne nur die Wirkung haben, daß der Führer mit einem solchen Wagen nicht am Verkehr teilnehmen dürfe. Auch RG. v. 16. Aug. 1928, 3 S 424/28 erklärt den Führer für verpflichtet, in jedem Falle die Absicht des Haltens oder der Änderung der Fahrtrichtung anzuzeigen. Es verlangt, daß ein Wagen, dessen Bauart die Zeichengebung mit dem Arme nicht zuläßt, mit einer mechanischen Zeicheneinrichtung versehen sein müsse, und kommt zu dem Ergebnisse, daß ein Wagen, auf dem die gesetzlich vorgeschriebenen Zeichen überhaupt nicht ge-

geben werden können, nicht verkehrsfähig i. S. des § 3 KraftVerkVd. und deshalb vom Verkehr ausgeschlossen sei.

Im Urt. v. 29. April 1929, 3 S 87/29 hat das RG. dann zwischen den Zeichen unterschieden. Es hält an der unbedingten Zeichenpflicht nur für das Fahrtrichtungszeichen fest. Für das Haltezeichen ist es der Meinung, daß dieses Gebot sich seiner Natur nach nur an den Führer eines offenen Wagens richten könne. Bei einem geschlossenen Wagen sei das Hochhalten des Armes in der Regel unmöglich, in jedem Falle zwecklos. Die Pflicht zur Einrichtung einer mechanischen Signalanlage bestehe bei solchen Wagen für das Haltezeichen — anders als für die Fahrtrichtungszeichen — nicht, weil für dieses Zeichen eine Einrichtung i. S. des § 26, die durch ihre Form und Bewegung augenfällig dem Bilde des menschlichen Arms entsprechen müsse, nicht möglich und die Benützung von anderen, namentlich von Lichtzeichenanlagen (§ 4 Nr. 9) nicht vorgeschrieben sei. Der Führer eines geschlossenen Wagens sei von der Pflicht zum Haltezeichen wegen der Unmöglichkeit ihrer Erfüllung entbunden.

Das OLG. Hamburg hat sich in einem Urt. v. 6. Juni 1929, R III 68/29 der Anschauung des BayObLG. angeschlossen, und zwar auch bezüglich des Haltezeichens. Ebenso das OLG. Trier in einem Urt. v. 17. Jan. 1930: Kraftf. 1930, 186. Dagegen scheint das OLG. Dresden anderer Meinung zu sein; denn es hat in einem Urt. v. 28. Mai 1929, 2 OSta 40/29, bemerkt, mit ganz besonderer Vorsicht müsse ein Kraftfahrer hinter einem Kraftwagen mit verdecktem Führersitz verfahren, weil aus diesem das in § 26 vorgeschriebene Haltezeichen überhaupt nicht abgegeben werden könne.

Der erk. Sen. hat seinen Standpunkt in der Zeichenfrage einer Nachprüfung unterzogen:

§ 26 ist keineswegs unklar: Dem Kraftfahrzeugführer wird die Pflicht auferlegt, das Anhalten seines Wagens und den Wechsel der Fahrtrichtung durch die näher geregelten Armzeichen anzukündigen. Die Zeichen müssen die Absicht des Führers „zu erkennen geben“, also in einer Art gegeben werden, daß sie den Personen, die aus Verkehrsgründen an ihnen interessiert sind, sichtbar, und in ihrer Bedeutung sicher erkennbar sind. Es genügt nicht, daß der Führer eines geschlossenen Wagens zur formellen Erfüllung des Zeichengebots innerhalb des Wagens den Arm erhebt oder seitlich ausstreckt. Wenn der Schlussablaß des § 26 bestimmt, daß zum Abgeben der Zeichen auch eine mechanische Einrichtung benutzt werden kann, so wird mit dieser Bestimmung nach ihrer klaren Fassung nur eine Gestattung ausgesprochen; eine Pflicht zur Beschaffung einer mechanischen Zeichenanlage kann ihr auch für jene Fälle nicht entnommen werden, in denen Bauart und Einrichtung des Wagens Armzeichen unmöglich machen. Andererseits ist das Gebot des § 26 nach seinem Geltungskreise nicht beschränkt. Es richtet sich an alle Führer von Kraftfahrzeugen, trifft keine Unterscheidung nach Art und Beschaffenheit der Wagen nach der Art ihrer Benützung und nimmt keine Wagenkategorie aus. Hätte der Ordnungsgeber Unterscheidungen und Ausnahmen machen wollen, so hätte er sie zum Ausdruck bringen müssen und unschwer bringen können. Er durfte aber offensichtlich von der Zeichengebung Ausnahmen nicht machen, wenn sie anders ihre Aufgabe, ein Element der Verkehrssicherheit zu sein, erfüllen und nicht im Gegenteil zur Verkehrsverwirrung und Verkehrsgefährdung führen soll.

Der erk. Sen. kann der Rechtsmeinung, die Anwendung des § 26 entfalle wegen Unmöglichkeit ihrer Erfüllung, wenn die Beschaffenheit des Wagens deutlich sichtbare Armzeichen ausschließt und der Wagen mit einer mechanischen Zeichenanlage nicht versehen ist, nicht beitreten. Auch die Unterscheidung, die hier zwischen dem Fahrtrichtungszeichen und dem Haltezeichen verstanden wird, scheint ihm nicht begründet. Die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Erfüllung des Zeichengebots ist für das Haltezeichen nicht anders zu beurteilen wie für das Fahrtrichtungszeichen. Denn die Auffassung, daß alle mechanische Zeichen i. S. des § 26 nur solche anzuerkennen seien, die sich in Form und Wirkung dem Bilde des zeigenden menschlichen Arms angleichen, findet — ganz abgesehen davon, daß sich auch bei den im Gebrauche befindlichen Fahrtrichtungszeichen diese Eigenschaft kaum feststellen läßt — in der Vd. keine Stütze. Daß § 26 nicht so zu verstehen ist, ergibt sich aus § 4 Nr. 9, wo ausdrücklich von der Benützung von Lichtsignalen zur Anzeige der Absicht des Haltens gesprochen wird. Es handelt sich aber in den Fällen, die die Vertreter der Gegenmeinung im Auge haben, gar nicht um eine Unmöglichkeit der Erfüllung des Zeichengebots. Dieses Gebot kann von jedem erfüllt werden, wenn er sich zur Teilnahme am Verkehr eines Kraftwagens bedient, der die vorschriftsmäßigen Armzeichen erlaubt oder mit einer mechanischen Vorrichtung zur Zeichengebung ausgestattet ist. Die gegenteilige Auffassung läßt sich nur aus dem Gedankenange verstanden, daß jeder, dessen Wagen den in §§ 3, 4 KraftVerkVd. an die Ausrüstung eines Kraftfahrzeuges gestellten bestimmten Einzelanforderungen entspricht, ein unbedingtes Recht auf Teilnahme am Kraftfahrzeugverkehr habe, so daß, wenn er mit diesem Wagen einer der in der Vd. aufgestellten Führerpflichten nicht genügen kann, diese Verpflichtung für ihn wegfallt. Das bedeutet ebensosehr eine Verkennung des Verhältnisses zwischen

den Vorschriften im Abschnitt B der W.D. über „das Kraftfahrzeug“ und jenen des Abschnittes C über „den Führer des Kraftfahrzeuges“ wie eine Umkehrung des Verhältnisses zwischen dem Gesetz und den von ihm geregelten Lebensverhältnissen. Die Vorschriften über die Führerpflichten stehen an verbindlicher Kraft hinter jenen des Abschnittes B nicht zurück. Der Führer muß auf dem von ihm benützten Fahrzeug die Führerpflichten erfüllen können. Kann der Führer auf dem Fahrzeug dem Gebote des § 26 nicht genügen, so ist die richtige rechtliche Folgerung aus dieser Sachlage nicht die, daß das Gesetz zu weichen hat, sondern, wie das der erk. Sen. in seinem Ur. v. 30. Nov. 1928 ausgesprochen hat, daß die Benützung dieses Wagens im Verkehr nicht statthaft ist.

Zu einem anderen Ergebnis kann auch die Erwägung nicht helfen, daß die folgerichtige Durchführung dieses Grundsatzes die Benützung sehr viel älterer, aber auch neuerer Wagen ausschließt, solange sie nicht mit Vorrichtungen zur mechanischen Zeichengebung versehen sind. Solche Erwägungen wirtschaftlicher Natur können bei der Ermittlung des vernünftigen Sinnes und Willens eines Gesetzes sehr wohl Beachtung finden, sie können aber hier nicht durchschlagen, weil zwingende Interessen und Bedürfnisse der Verkehrssicherheit für die hier vertretene, dem Wortlaute und Wortsinne entsprechende Auslegung und Anwendung des § 26 sprechen. Die gegenteilige Auffassung würde auch nicht etwa eine Lösung des Problems der Zeichengebung bedeuten. Denn mit der bloßen Verneinung der Zeichenpflicht in den von ihr angenommenen Fällen der Unmöglichkeit wäre keineswegs eine klare Rechtslage und ein sicherer Rechtsboden für den Kraftfahrzeugverkehr gewonnen. Im Verkehr würden sich dann Fahrzeuge bewegen, von denen ein Teil der Zeichenpflicht unterläge, ein Teil, besonders alle geschlossenen Wagen, deren Führer erkennbare Armzeichen nicht geben können und über keine mechanische Zeichenvorrichtung verfügen, von ihr frei wäre. Die Zugehörigkeit des einzelnen Fahrzeugs zu der einen oder zu der anderen Gruppe wäre dabei für die anderen Verkehrsteilnehmer durchaus nicht immer ohne weiteres zu erkennen. Die Verkehrsteilnehmer könnten sich auf die Abgabe von Zeichen unter solchen Umständen nicht mehr verlassen und einstellen. Die Zeichengebung würde damit ihrer Bedeutung als verkehrsregelnder Faktor verlustig gehen. Für die Anwendung des § 26 entstünden daraus freilich keine Schwierigkeiten, wohl aber müßte unter dem Gesichtspunkte des § 17 Abs. 1 KraftfVerkWD. und der Verantwortung für die Verkehrsunfälle die Frage aufgeworfen und beantwortet werden, wie sich die Verkehrsteilnehmer zu der Tatsache der Durchbrechung der Zeichenpflicht zu verhalten hätten, namentlich ob die nachfolgenden Kraftfahrzeugführer damit zu rechnen und ihre Fahrbewegung darauf einzustellen hätten, daß ein Voranfahrender in jedem Augenblick ohne Zeichen halten oder — was wichtiger ist — seitwärts abbiegen könnte, oder ob die mit dem Wegfall der allgemeinen Zeichenpflicht un vermeidlich verbundene Erhöhung der Verkehrsjorgfalt zu Lasten des Voranfahrenden, oder ob und in welcher Verteilung sie zu Lasten beider, des Nachfahrenden und des Voranfahrenden ginge. Würde die Mehrleistung an Sorgfalt ganz oder überwiegend auf die Schultern des nachfahrenden Verkehrsteilnehmers gelegt, so könnte das nicht ohne starke Rückwirkung auf die Abwicklung des Verkehrs, namentlich in städtischen Straßen, sein; ein fließender Verkehr in der jetzt eingeführten, auf der allgemeinen Zeichenpflicht ruhenden und durch sie möglichen Art wäre kaum aufrechtzuerhalten. Die durch den teilweisen Wegfall und die allgemeine Entwertung der Zeichen — weniger der Halte- als der Fahrtrichtungszeichen — entstehenden Verkehrserschwerungen könnten ohne ein Eingreifen des Ordnungsgebers i. S. der Anordnung der bedingungslosen allgemeinen Zeichenpflicht auf die Dauer schwerlich bewältigt werden.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 30. Mai 1930, RevReg. I Nr. 147/30.)

\*

**6. § 29 KraftfVerkWD. Begriff des Fahrzeugs.** Zum Fahrweg gehören nicht Randstreifen des Straßenkörpers, deren Bestimmung für den Verkehr der Fußgänger deutlich erkennbar ist.

Nach § 29 ist der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, also auch das Fahren mit Kraftträdern, auf die hierfür bestimmten Fahrwege beschränkt. Demnach ist es nur statthaft auf jener Fläche der Straße, die der Befahrung durch Fuhrwerke gewidmet ist; unstatthaft aber auf Randstreifen, die nicht für den Fuhrwerksverkehr bestimmt, sondern für den Verkehr der Fußgänger vorbehalten sind. Allerdings muß diese Bestimmung der Randstreifen deutlich erkennbar sein. Hierzu ist erforderlich, daß sie sich äußerlich wahrnehmbar von der Fahrfläche abheben; indes muß dies nicht notwendig durch Erhöhung gegenüber dem übrigen Straßenkörper, durch Grenzsteine, Rinne, ein Grasband u. dgl. geschehen, es genügt jede erkennbare Art der Abtrennung (vgl. Müller, AutomobilG., 5. Aufl., Anm. 4 zu § 29 S. 296). Die Bezeichnung „Bankett“, deren sprachliche Ableitung von Bank die Rev. vertwertet, um darzutun, daß eine Er-

höhung für die äußerliche Kennzeichnung eines Randstreifens als Fußweg unentbehrlich sei, gebraucht der § 29 a. a. O. nicht.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 24. Mai 1930, RevReg. I Nr. 176/30.)

\*

**7. § 7 KraftfVing.** Unter den in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen sind abgesehen von den wahren Bedingungen der Genehmigung die Verpflichtungen zu verfahren, die dem Unternehmer in besonders gekennzeichnete Form in der Genehmigungsurkunde selbst auferlegt und an die Genehmigung geknüpft sind (Müller, § 7 KraftfVing. Anm. 1; Isaac-Sieburg, § 7 KraftfVing. Anm. 2).

Wer nach § 7 KraftfVing. bestraft werden soll, muß eine der besonderen, in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen übertreten haben. Wer dagegen ohne die gesetzlichen Voraussetzungen eine Linie betreibt, z. B. auf einer anderen als der genehmigten Strecke, macht sich nach § 8 des Ges. strafbar (Isaac-Sieburg § 7 Anm. 2).

Nach dem KraftfVing. bedarf der Genehmigung nur, wer über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben will. Unentgeltlich, aus reiner Gefälligkeit einen Verwandten, Bekannten oder selbst Fremden auf seinem Fahrzeuge auf irgendeiner Strecke mitzunehmen, ist dem Kraftfahrzeughalter durch das KraftfVing. nicht verboten. Wenn auch der Dauerbetrieb einer Kraftfahrlinie dadurch nicht berührt wird, daß der Unternehmer hin und wieder einmal eine Person unentgeltlich mitnimmt, so läßt sich doch auch nicht behaupten, daß der Unternehmer in Ausübung seines Betriebs handelt, wenn er aus reiner Freundschaft und Gefälligkeit eine Person mit seinem Kraftfahrzeuge befördert.

(BayObLG., StrSen., Ur. v. 10. Juli 1931, RevReg. I Nr. 488/31.)

## Oberlandesgerichte.

### a) Zivilsachen.

#### Berlin.

#### I. Materielles Recht.

**1. § 7 KraftfG.** Der Begriff „Betrieb“ ist nicht in dem engeren technischen Sinn, sondern in demselben Sinn wie Verkehr zu verstehen. Das Abschmoren eines Reifens und dessen Liegenbleiben auf der Fahrbahn sind noch eine Auswirkung der Betriebsgefahr. †)

Die auf dem Soziusitz des von ihrem Mann gesteuerten Motorrads sitzende Kl. wurde verletzt, als das Motorrad bei Dunkelheit auf einen Vollgummiautoreifen aufzufuhr, den kurz vorher der Anhänger eines dem Bekl. gehörigen Lastkraftwagenzuges verloren hatte und der mitten auf der Straße liegegeblieben war.

Der Anwendbarkeit des § 7 Abs. 1 KraftfG. stand insofern kein Bedenken entgegen, als die Ursache des Unfalles nicht ein von dem Lastkraftwagen selbst, sondern von dem Anhänger losgelöster Reifen bildete; denn obgleich ein Anhänger als solcher kein Kraftfahrzeug ist, stellt er doch in seiner Verbundenheit mit dem Lastkraftwagen nur einen Teil des letzteren dar, so daß er den das Kraftfahrzeug betr. Vorschriften mit unterworfen ist.

Der Unfall ist auch als „bei dem Betrieb“ des Lastkraftwagenzuges entstanden anzusehen: Der Lastzug befand sich, nachdem er zum Halten gebracht worden war, also noch zur Zeit des Unfalles, in „Betrieb“; denn die Fahrt ist nur auf kurze Zeit unterbrochen worden, und eine nur kurze Fahrtunterbrechung bedeutet keine Außerbetrieb-

**Zu 1. 1.** Der Anhänger ist mangels einer motorischen Kraft kein Kraftfahrzeug (über die verschiedenen Meinungen vgl. Oberländer-Bezdold S. 28). Während des Verbundenseins mit dem Motorwagen ist er jedoch verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug zu werten. Unfälle durch den Anhänger lösen deshalb für den Fahrer und Führer des Kraftfahrzeugs dieselbe Haftung aus, wie Unfälle durch den Motorwagen selbst.

2. In der Frage, ob sich der Unfall beim Betrieb des Kraftfahrzeugs ereignet hat, macht sich das Ur. den reichsgerichtlichen Standpunkt zu eigen (RG. 122, 270 = JW. 1929, 914). Das RG. versteht den Begriff Betrieb in demselben Sinne wie Verkehr, während ein Teil der Rechtslehre ihn in dem engeren technischen Sinne versteht und mit dem Aufhören des Einflusses der treibenden Kraft als beendet ansieht. Zu dieser Streitfrage brauchte das Ur. jedoch nicht Stellung zu nehmen, da der Unfall naturgemäß nur von dem in Betrieb befindlichen, nicht von dem haltenden Fahrzeug verursacht werden konnte. Der Reifen löste sich von dem in voller Fahrt befindlichen Kraftfahrzeug los, zu einer Zeit, in dem dieses noch im Betrieb war. Es war deshalb nur zu prüfen, ob der nachfolgende Unfall noch als „beim Betrieb“ erfolgt anzusehen war, wobei die Tatsache, daß das Kraftfahrzeug nachträglich zum Stehen kam, ohne Bedeutung ist. „Beim Betrieb“ bedeutet, daß zwischen Unfall und dem Betrieb ein ursäch-



sondern den Wagen auf 10–15 m gebremst. Ein anderes Verhalten kann auch unter noch so großer Anspannung der Anforderungen an die Sorgfalt, die Geistesgegenwart, die Aufmerksamkeit, die Geschicklichkeit, die Fähigkeit in schwerer Lage das richtige Mittel zu ergreifen, von einem Kraftwagenführer nicht verlangt werden. Wenn dann die Tochter der Kl., die ja vor Schreck auf ihrem Rade zusammenjank und durch den Feuerschein völlig geblendet war, auf ihrem Rade mit dem Kotflügel des Kraftwagens zusammenstieß, so liegt ein durch keine Sorgfalt des Kraftwagenführers vermeidbares, unabwendbares Ereignis i. S. des § 7 Abs. 2 KraftfG. vor.

(RG., 7. ZivSen., Ur. v. 1. Okt. 1931, 7 U 5868/31.)

Mitgeteilt von N. Dr. Serini, Berlin.

\*

3. §§ 254, 276, 823, 831 BGB.; § 8 KraftfG.

1. Eine Gefälligkeitsfahrt begründet kein Vertragsverhältnis zwischen Fahrzeughalter und Befördertem. Nur unter besonderen Umständen kann bei einer Gefälligkeitsfahrt jede Haftung des Halters gegenüber dem Befördertern ausgeschlossen sein. Im allgemeinen haftet der Halter bei Gefälligkeitsfahrten nach § 831 BGB. für eine anlässlich der Beförderung begangene unerlaubte Handlung des Führers.

2. Beim Abschleppen eines Kraftfahrzeuges durch ein anderes haftet der Halter des abschleppenden Fahrzeuges dem Inhaber des abgeschleppten Fahrzeuges nicht auf Grund des KraftfG., sondern nur nach allgemeinem bürgerlichem Recht.

3. Die mit dem Abschleppen eines Wagens verbundene, insbes. bei Beförderung über längere Strecken erhebliche Gefahr erfordert eine außergewöhnliche Aufmerksamkeit auch bei dem Führer des abgeschleppten Wagens. Dieser ist in erster Linie für den Schaden verantwortlich, der daraus entsteht, daß das Schleppseil unbemerkt am Boden schleppt.

4. Der Inhaber des abgeschleppten Fahrzeuges kann keine Ansprüche auf Grund zu schnellem Fahrens des Führers des abschleppenden Kraftwagens stützen, wenn er die Geschwindigkeit durch Schweigen gebilligt hat.

5. Der Führer des abschleppenden Wagens hat vor allem auf die Fahrbahn zu achten; er ist nicht verantwortlich, wenn er Schwankungen des abgeschleppten Wagens nicht sofort bemerkt.

6. Das überwiegende Verschulden bei unzureichender Vorsorge für die erforderliche Verständigungsmöglichkeit zwischen den Führern des abschleppenden und des geschleppten Fahrzeuges oder bei unzweckmäßiger Verbindung der beiden Fahrzeuge trifft den Führer des abgeschleppten Fahrzeuges.

7. Den Führer des abschleppenden Fahrzeuges trifft keine Pflicht, von sich aus auf seine mangelnde Erfahrung im Abschleppen hinzuweisen.

8. Bei der Verschuldensabwägung ist der Umstand zu berücksichtigen, daß der Führer des einen Kraftfahrzeuges die größere Erfahrung im Abschleppen besaß und daher die Gefährlichkeit des Abschleppens in erster Linie erkennen mußte.

(RG., Ur. v. 4. Nov. 1931, 30 U 3512/31.)

Mitgeteilt von N. Dr. Serini, Berlin.

\*

4. §§ 254, 823, 831 BGB. Auf dem Lande sind an die Arbeitgeber der Kutscher von Pferdegespannen nicht so strenge Anforderungen bezüglich Auswahl und Beaufsichtigung zu stellen wie in der Stadt. Das gilt auch, wenn die Kutscher gelegentlich eine von Kraftfahrzeugen und Motorrädern benutzte Chaussee befahren müssen. Motorradfahrer haben die Pflicht, auf Chausseen gegenüber den Kutschern von ländlichen Gespannen besonders große Vorsicht abzuwalzen zu lassen.

(RG., 15. ZivSen., Ur. v. 4. Juni 1930, 15 U 6403/30.)

\*

5. §§ 823 ff., 254 BGB.; § 7 Abs. 2, 9 KraftfG. Sorgfaltspflicht des Fußgängers bei Überqueren einer Straße vor einem an der Vordschwelle stehenden Kraftwagen.

Der Verletzte hat sich von der Invalidenstrasse her kommend angeordnet, die Gartenstrasse unmittelbar vor dem Küfler eines an der Vordschwelle haltenden Lastkraftwagens zu überschreiten, er hat zunächst nach einem auf der rechten Straßenseite fahrenden Wagen gesehen, dann erst sich nach links rückwärts in der Richtung umgewandt, aus der der Wagen der Verkl. herannahte. Beim Anblick dieses Wagens stuzte er und trat gleichwohl noch einen Schritt vor, dann wurde er vom rechten Vorderrad des Wagens der Verkl. erfasst. Die Geschwindigkeit des Unfallwagens betrug etwa 25 km, sein seitlicher Abstand von dem haltenden Lastkraftwagen 1½–2 m.

Hiernach ist der Unfall allein auf das Verhalten des Verletzten und sein überwiegendes Verschulden zurückzuführen. Er hat die Fahrbahn unvermutet an einer Stelle betreten, an der er für den herannden Wagen der Verkl. durch den haltenden Lastkraftwagen verdeckt war, so daß der Verkl. nicht rechtzeitige Maßnahmen zur Verhinderung des Zusammenstoßes treffen konnte. Er hat es auch unterlassen, sich, wie es seine Pflicht war, über die Verkehrslage nach links zu unterrichten, solange er sich noch in der Deckung des Lastkraftwagens befand. Hätte er das getan, so hätte er den Wagen der Verkl. rechtzeitig erblickt und ihn infolge seiner gewohnten Vorsicht zweifellos vorüberfahren lassen, ehe er die Fahrbahn betrat. Der Unfall wäre so vermieden worden.

Der Verkl. ist seinerseits ordnungsmäßig in mittlerer Geschwindigkeit und in gehörigem Abstand von dem haltenden Fahrzeug gefahren. Er hat sehr schnell gebremst und den Wagen nach links gerissen, so daß es ihm trotz der unstrittig vorliegenden weichen und glatten Schneedecke gelang, den Wagen nach wenigen Metern zum Stehen zu bringen und ein direktes Überfahren des Verletzten zu verhindern.

(RG., 18. ZivSen., Ur. v. 23. Jan. 1932, 18 U 13806/31.)

Mitgeteilt von N. Dr. Serini, Berlin.

\*

6. § 843 BGB. Der Berechnung des Verdienstausfalls ist der Bruttolohn des Verletzten zugrunde zu legen.

Die Sozialversicherungsbeiträge und Steuern sind Aufwendungen, die der Lohnempfänger ebenso wie jeder andere Staatsbürger machen muß. Sie sind, da der Lohnempfänger den Schutz des Staates im allgemeinen, insbes. aber für Krankheit, Invalidität und Alter im Anspruch zu nehmen berechtigt ist, solange der Staat diesen Schutz ohne Erhebung von Steuern und Beiträgen nicht bieten kann, ebenso notwendig wie die Ausgaben für Kleidung, Nahrung und Wohnung. Diese Ausgaben werden erfahrungsgemäß bei der Vereinbarung des Lohnes berücksichtigt. Es kann keinen Unterschied machen, ob sie auf Grund eines gesetzlichen Zwanges oder freiwillig gezahlt werden; denn wenn die Sozialversicherungsgesetze nicht beständen und ein Steuerabzug nicht erfolgte, so müßte im Falle einer Erkrankung der Lohnempfänger den Arzt und die Arzneien und ebenso regelmäßig die Steuern aus seinem Lohn bezahlen (vgl. NArbG.: ZB. 1930, 467). Auch die von dem Verkl. vertretene Auffassung, daß Geldrenten, auf die ein Steuerpflichtiger unter dem Gesichtspunkt des Schadensersatzes aus § 843 BGB. einen Anspruch hat, steuerfrei seien, geht fehl. In NArbG. 22, 91 ist ausgesprochen, daß derartige Geldrenten gem. § 10 EinkStG. einkommensteuerpflichtig sind. Die gleiche Ansicht wird in den Komm. zum EinkStG. von Strug und Kuhn zu § 40 vertreten. Die Ausnahmebestimmung § 6 Ziff. 3 EinkStG. kommt nicht in Betracht.

(RG., 30. ZivSen., Ur. v. 2. Juli 1930, 30 U 14908/29.)

Mitgeteilt von N. Dr. Neubert, Berlin.

\*

Hamm.

7. §§ 134, 138 BGB.; § 23 KraftfVerfVO. Die Einräumung der Benutzung eines öffentlichen Weges für den Betrieb einer Autobuslinie kann von der verfügbare berechtigten Gemeinde zum Inhalt eines privatrechtlichen entgeltlichen Vertrages gemacht werden. Ein solcher Vertrag ist nicht sittenwidrig.

Der Anspruch stützt sich auf einen Vertrag, inhalt dessen die Verkl. für die Benutzung der D.-Straße durch ihre Autobusse monatlich eine Entschädigung an die Kl. Gemeinde zu entrichten hatte.

Die D.-Straße unterliegt wegen des Kraftfahrzeugverkehrs, und zwar auch soweit die Benutzung mit Schwerkraftwagen in Frage kommt, keiner allgemein angeordneten Beschränkung. Wenn auch früher sogenannte Vorausleistungspflichtigen zwecks Unterhaltung der öffentlichen Wege auch für Kraftfahrzeuge bestanden (vgl. VorausleistungsG. für die Provinz Westfalen v. 17. Mai 1888 [GS. 116]; Gef. v. 18. Aug. 1862 [GS. 315]; desgl. W.D. über die Erhebung von Vorausleistungen für Wegeunterhaltungen v. 25. Nov. 1923; RZinAusglG. v. 23. Juni 1923 [RGBl. I. 494]), so hat hier doch das AndG. des KraftfStG. v. 15. Mai 1926 (RGBl. I. 223) insofern Wandel geschaffen als die Erhebung der Vorausleistungen mit Wirkung ab 1. April 1926 verboten ist (vgl. auch die diesbezügliche Änderung im RArbGZinAusglG. und der W.D. über die Erhebung von Vorausleistungen für Wegeunterhaltung v. 27. Febr. 1926 [GS. 308]). Hiernach hatte die Kl. auf Grund öffentlichen Rechtes keine Handhabe, von der Verkl. wegen der Wegebenutzung sich eine Abgabe zu erzwingen. Die Kl. hat dann den Weg des rein privatrechtlichen Vertrages gewählt. Gegenstand des Vertrages ist allerdings die Gewährung der Benutzung eines dem Kraftwagenverkehr allgemein freigegebenen öffentlichen Weges gegen eine „Entschädigung“, mithin die Genehmigung einer Wegebenutzung, die dem öffentlichen Rechte entpringt. Es bestehen nun hier keine Bedenken, daß die Einräumung derartiger Befugnisse gegen ein Entgelt zum Inhalte eines privatrechtlichen Vertrages gemacht werden können.

Es mag anerkannt werden, daß Privatverträge über eine öffentlich-rechtliche Sache oder Befugnisse unter Umständen nichtig sind, weil sie etwa auf eine unmögliche Leistung (§ 306 BGB.) gerichtet sind oder eventuell gegen die Bestimmungen des § 134 resp. § 138 BGB. verstießen. Diese Umstände liegen hier aber nicht vor. Vielmehr ist zu berücksichtigen, daß die Polizeiverwaltung jederzeit auf Grund des § 23 KraftfBerkVO. v. 5. Dez. 1925 u. 28. Juli 1926 der Rechtsvorgängerin der Bekl. Beschränkungen in dem Betriebe der Autobuslinie auferlegen, sogar diesen völlig unterlagen konnte, wie sie dies auch in rechtmäßiger Weise durch die beiden genannten Polizeiverfügungen getan hat. Hierdurch wurde das Unternehmen der Gesellschaft für diese Linie völlig lahmgelegt. Die Gesellschaft war daher unter allen Umständen darauf bedacht, dieses Verbot zu beseitigen und sich eine Sonderstellung zu verschaffen. Aus eigener Initiative hat dann der damalige Geschäftsführer A. alles darangesetzt, um die Linie in Betrieb zu halten und gerade diejenigen Beschwerden auszugleichen, welche die Kl. zum Erlaß des Verbotes bewogen hatten. Er selbst hat sich erboten, die Wege ausbessern zu lassen, bzw. hierzu beizutreten, leichtere Kraftwagen in Betrieb zu nehmen und für die unvermeidbare Beschädigung der nicht chauffierten D-Straße eine „Entschädigung zu zahlen. Wenn sich die Kl. unter diesen Umständen, namentlich nachdem der Landrat als Respektperson sich für eine friedliche Lösung eingesetzt hatte, durch Vertrag als geringen Ausgleich für die Zerstörung der Straße durch die schweren Autobusse eine Entschädigung sich versprechen ließ, und der Bekl. auf diese Weise eine Freigabe des Weges für seine Zwecke erreichte, so kann nicht eingesehen werden, inwiefern hier die eingangs erwähnten Umstände für eine Nichtigkeit eines solchen Vertrages vorliegen sollen. Es sei hierbei noch darauf besonders hingewiesen, daß es ganz allgemein als zulässig angesehen wird, wenn die Baubehörde bei Erteilung von Baukonzessen dem Bauherrn eine Sonderstellung gegenüber den sonstigen Normalfällen gewährt, die mit Aufwendungen der Bauherren, sei es in Gestalt von Geld oder sonstigen Vermögensverlusten verbunden sind (vgl. Soergel, Rechtssprechung, 1915, zu § 241). So ist auch z. B. anerkannt, daß eine Gemeindebehörde ihre öffentlich-rechtlichen Befugnisse unter Umständen auch dazu benutzen darf, rein privatrechtlich dem Inhaber einer Konzession öffentlich-rechtliche Beschränkungen aufzuheben, welche der Gesetzgeber an sich z. B. in der GewO. nicht gewollt hat. Es kann nämlich, wie in RG. 53, 188 ff. ausgeführt ist, nicht anerkannt werden, daß eine Gemeindebehörde lediglich infolge ihrer öffentlich-rechtlichen Stellung eine Einbuße an ihren privatrechtlichen Befugnissen und an der ihr wie jeder anderen Körperschaft des Privatrechtes zustehenden Freiheit erleidet. Dies muß namentlich dann gelten, wenn die Kl. in ihrem wohl begründeten Interesse und dem ihrer Steuerpflichtigen einen Ausgleich für eine Genehmigung verlangt, die ihr große Unkosten durch den Betrieb der Autobuslinie verursachte. Wenn zudem noch der Vertrag auf Anregung der Unternehmerin und mit ausdrücklicher Zustimmung derselben dieser keineswegs übermäßige, sondern wirtschaftlich durchaus tragbare und auch begründete Lasten auferlegte, so müssen alle Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit des Vertrages schwinden.

Wenn die Bekl. weiter einwendet, der Vertrag verstoße gegen die guten Sitten, und auf das Verhalten der Kl. träfen die Voraussetzungen des § 826 BGB. zu, so daß der Vertrag auch aus diesen Gesichtspunkten keine Wirkung auslösen könne, zumal lediglich eine verkappte Steuer vorliege, so kann sie auch hiermit nicht gehört werden. Es ist ihr vielmehr zunächst in dieser Beziehung wieder entgegenzuhalten, daß gerade sie diesen Vertrag angebahnt und ihn jahrelang widerspruchslos anerkannt hat, auch daß der Vertrag als solcher, wie oben dargelegt, auf rechtlich einwandfreier Grundlage beruht und gerade auch im Interesse der Unternehmerin, die man nicht brachlegen wollte, und der Allgemeinheit, der die bequeme Zufahrt zur Boniburg, einem städtischen Betrieb, ermöglicht werden sollte, getätigt wurde. Die Auffassung endlich, daß der Vertrag eine versteckte und unzulässige Steuer für die Bekl. enthalte, ist abwegig. Der Vertrag hat mit einer Einführung einer Steuer nichts gemein, ihm wohnt auch nicht der Zwang und die Natur eines steuerrechtlichen Anspruches inne, vielmehr läßt er nur privatrechtliche Bedingungen unter den Parteien aus.

(OLG. Hamm, Urt. v. 20. Febr. 1931, 2 U 98/30.)

Mitgeteilt von M. Dr. Bernhard Reismann, Münster.

Jena.

§ 823 BGB. Gefälligkeitsfahrt-Haftung des Führers und Halters eines Kraftwagens, wenn dieser mangelhaft und nicht mehr betriebsfähig ist, der Fahrgast die Mängel nicht gekannt hat, wohl aber der Führer, wenn dieser der Führer beim Fahren die Mängel nicht beachtet hat und dadurch der Schaden entstanden ist.

H. ist als Fahrgast seines Freundes, des Verkl. P., mit dessen Kraftwagen tödlich verunglückt. P. hatte den Wagen selbst gesteuert, er hatte seinen Freund aus Gefälligkeit mitgenommen.

Im Wagen war ein Anschlag: „Sie fahren in diesem Wagen auf eigene Gefahr.“ H. kannte den Anschlag. P. wird hier dadurch

gleichwohl von der Haftung nicht frei. Denn der Wagen hatte, wie P. bekannt war, erhebliche Mängel, die P. bei seiner Fahrt nicht berücksichtigte.

Ein Beförderungsvertrag war mit P. nicht zustande gekommen. Er hatte P. nur aus Freundschaft mitgenommen. Ein Entgelt war nicht vereinbart und war nach dem Verhältnis, in dem die Beteiligten zueinander standen, ausgeschlossen. Es bestand überhaupt zwischen beiden kein Vertragsverhältnis, vielmehr waren nur Beziehungen tatsächlicher Art vorhanden. Das gilt um so mehr, weil P. nach dem Anschlag in seinem Wagen jede Haftung abgelehnt hatte und weil H. darauf eingegangen war, wenn er mitfuhr. Dadurch ist aber P. hier jedenfalls nicht von der Haftung frei geworden.

Fährt jemand in einem fremden Wagen, dann kann er jedenfalls erwarten, daß der Wagen so betriebsfähig ist, wie das nach seiner äußeren Erscheinung angenommen werden kann. Das gilt auch dann, wenn die Haftung für Schäden weggebunden ist, wie hier. P.s Wagen war freilich schon alt und unansehnlich. Denn gepflegt war er nicht. Aber P. selbst fuhr ständig mit dem Wagen. Da konnte sich auch, wer mitfuhr, darauf verlassen, P. wolle durch die Beschaffenheit des Wagens selbst nicht zu Schaden kommen, der Wagen sei also mindestens so beschaffen, daß die Sicherheit seines Betriebs gewährleistet sei. Störungen können bei einem so alten Wagen, der schon nach dem Äußeren sich als alt darstellt, jeden Augenblick eintreten, Brüche in den Einzelteilen infolge der Abnutzung, Versagen einzelner Funktionen u. dgl. Kommt so etwas vor, dann hat der Fahrgast keinen Anspruch, wenn ihm daraus etwas zustoßt. Der Fahrgast kann weiter auch mit der Sicherheit rechnen, die der Führer nach seiner Erfahrung und, wie er seinen Wagen kennt, als Fahrer sonst gewährleistet. Wer sich aber einem solchen Wagen anvertraut, braucht nicht damit zu rechnen, daß der Führer trotz ihm bekannter Mängel auf diese nicht einmal Rücksicht nimmt. Wenn auch auf solche Fehler und auf solches Verhalten ein Unfall zurückzuführen ist, dann hat der Führer jedenfalls aus unerlaubter Handlung zu haften. So ist es aber hier gewesen. Daß der Wagen so mangelhaft war, schon als P. seine Fahrt mit seinen Freunden antrat, das war ihm äußerlich nicht anzusehen, und davon hatten seine Gäste nichts gewußt, wohl aber P. selbst. Er hat aber diese Mängel beim Fahren unbeachtet gelassen, hat keine Rücksicht darauf genommen und hat das Leben seiner Fahrgäste leichtfertig aufs Spiel gesetzt.

(OLG. Jena, Urt. v. 14. Nov. 1929, 3 U 1001/29.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Zennert, Jena.

## Karlsruhe.

9. § 7 Abs. 1 KraftfG. v. 3. Mai 1909. Voraussetzungen der Eigenschaft des Kraftfahrzeughalters. f)

Der Bekl. zu 1, Weinhändler F., ist als Führer, die Bekl. zu 2, Firma J. W., Weinhandlung und Dampfbrennerei in R. — Weininhaberin die Ehefrau des Bekl. zu 1 —, als Halterin nach § 7 Abs. 1 KraftfG. vom OLG. zum Ersatz des Schadens der Kl. verurteilt worden. Der Bekl. zu 1 hatte mit einem Personenkraftwagen die auf einem Motorrad fahrenden beiden Kl. angefahren und verletzt, außerdem deren Motorrad beschädigt. Die Bekl. haben Berufung eingelegt; die Bekl. zu 2 hat vor allem ihre Eigenschaft als Halterin bestritten. — Die Berufung auch der Bekl. zu 2 ist unbegründet. Es ist unstreitig, daß die Weinhandlung ihr gehört. Der Wagen dagegen gehört, wie nicht widerlegt ist, dem Erstbekl. zu Eigentum. Doch kommt es bei der Frage nach der Haltereigenschaft nicht auf das Eigentum an. Es ist dies ein tatsächliches, wirtschaftliches Verhältnis. Nun ist der Bekl. zu 1 im Geschäft seiner Ehefrau tätig, offenbar in leitender Stellung. Er erhält keinen Gehalt, ist nicht zur Angestelltenversicherung angemeldet, muß aber trotzdem als Angestellter betrachtet werden,

Zu 9. Ein Urt. des OLG. Karlsruhe kommt in Anwendung des bekannten von der Rpr. (RG. 91, 270, 304; 120, 154 = JZ. 1928, 1721; 127, 175 = JZ. 1930, 1953) entwickelten Begriffs des Kraftfahrzeughalters gem. § 7 KraftfG. zur Verurteilung der bekl. Firma als Halterin eines Wagens, der dem Ehemann der alleinigen Firmeninhaberin gehört und von ihm überwiegend für das Geschäft seiner Frau verwendet wird. Betriebs- und Unterhaltungskosten werden aus der gemeinsamen Geschäfts- und Familienkasse entnommen, was das OLG. als Anhaltspunkt für die Haltereigenschaft der Firma verwendet. Diese Stellungnahme hängt von der Beurteilung des Sachverhalts ab und ist eine Angelegenheit der freien Beweiswürdigung. Nicht ganz klar scheint nur die zur Annahme der Haltereigenschaft erforderliche Feststellung einer bestimmten Verfügungsgewalt über den Wagen, die das Urt. anscheinend in der Verwendung für die Firma erblickt. Festzustellen wäre noch, ob und inwieweit der Firma ein selbständiges Bestimmungsrecht über die Verwendung des Wagens zusteht, daß sie nicht völlig von dem Willen des Eigentümers abhängig war. Erst dann rechtfertigt sich auch eine Haftung aus § 7 KraftfG., wenn sie die Gefahr beherrscht und auf den Betrieb des Wagens bestimmend einwirken kann. Die allgemein anerkannte Möglichkeit, daß mehrere Personen nebeneinander Halter sein können, konnte in dem Urt. offen gelassen werden.

M. Dr. Siegfried Wille, München.

der seine Vergütung eben in der Form bezieht, daß er samt seiner Frau aus dem Geschäft lebt. Eine spezialisierte Buchhaltung besieht nicht. Die Familie entnimmt eben ihren Unterhalt der Geschäftskasse. Aus dieser werden auch die Kosten des Geschäfts getragen. Besondere Verbuchung hinsichtlich des Autos und seiner Unkosten besteht nicht, dagegen aber auch keine Trennung hinsichtlich der Auslagen, die der Mann zunächst bezahlt, nach der Art ihrer Verwendung. Aus dieser Kasse werden daher, ohne daß ein Unterschied gemacht wird, ob sie den Mann unmittelbar oder zunächst die Firma betreffen, die Kosten des Autos getragen. Wer sich gegenüber den Betriebsstofflieferanten und bei Reparaturen den Werkstätten gegenüber als Besitzer des Wagens und als zahlungspflichtig bezeichinet, ist bei diesem Verhältnis gleichgültig. Der Wagen wird dem Geschäft zur Verfügung gestellt, er wird bei den Geschäftsfahrten im Interesse der Firma von ihm benutzt, ohne daß eine besondere Verrechnung hierfür zwischen den Eheleuten stattfindet. Es mag sein, daß der Bevl. zu 1 zugleich auch für seinen Bruder und dritte Personen Fahren unternimmt; das macht hier nichts aus, da der Wagen in überwiegender Weise für das Geschäft der Bevl. zu 2 benützt und insbes. auch nicht behauptet wird, daß diese verdienenden Fuhrgelder besonders verrechnet werden. Es ist eben so, daß der Ehemann seinen Wagen dem Geschäft zur Verfügung stellt, daß er selbst aus dem Geschäft lebt und daß die Kosten des Wagens von der gemeinschaftlichen Kasse, bei der zwischen Geschäft und Familie nicht streng unterschieden wird, bestritten werden. Der Wagen steht also dauernd zur Verfügung des Geschäfts, wird von diesem unterhalten, so daß die Inhaberin des Geschäfts, die Ehefrau, als Halterin, sei es allein oder neben dem Manne, angesehen werden muß.

(OLG. Karlsruhe, Urt. v. 12. Nov. 1930, II ZBR 120/30.)

\*

**10.** § 18 KraftfVerfW. Bei Durchfahren von Menschenansammlungen, zumal von Kindergruppen, ist eine Geschwindigkeit von höchstens 4 km angemessen.

Das Durchfahren der Straße mit einem Kraftwagen, während dort Messe abgehalten wird, ist ein Unternehmen, das ein ungewöhnliches Maß von Vorsicht erfordert. Der Lärm und Trubel, der dort herrscht, läßt Signale entweder gar nicht oder nur undeutlich wirksam werden, und mit einem den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Verhalten der hauptsächlich aus Kindern bestehenden Menge ist nicht zu rechnen, schon deshalb, weil deren Aufmerksamkeit durch das auf der Messe Gebotene in Anspruch genommen ist. Es kann sich daher schon fragen, ob der Bevl. nicht überhaupt von der Durchfahrt hätte Abstand nehmen und einen Umgehungsweg hätte benutzen sollen. Wenn er sich aber zur Durchfahrt entschloß, so durfte er schon mit Rücksicht auf die Beeinträchtigung der Signale durch die Lärmwirkung nur außergewöhnlich langsam und jedenfalls nicht schneller fahren, als Fußgänger gehen. Ganz besonders scharf mußte er aufpassen, wenn er die linke Straßenseite besuhr, da hier mit seinem Erscheinen überhaupt nicht gerechnet zu werden brauchte. Der Bevl. hatte mindestens eine Geschwindigkeit von 5—7 km. Nach Sachlage war auch diese schon zuviel und eine Geschwindigkeit von vielleicht höchstens 4 km angemessen. Der Bevl. muß so langsam fahren, daß er nötigenfalls in jedem Augenblick den Wagen sofort zum Stehen bringen konnte (vgl. RG. v. 17. Mai 1927: *AutoR.* 1927 Nr. 7 S. 5). Dies ganz besonders im Augenblick des Unfalles. Denn vorher schon sah der Bevl. oder mußte sehen, daß hart neben seiner Fahrbahn vor dem Stand X. eine Kindergruppe stand. Er mußte auch mit nicht vorauszu sehenden Bewegungen dieser Kinder bei der Vorbeifahrt rechnen, durfte also nicht vorbeifahren, ohne sicher zu sein, er könne selbst dann rechtzeitig anhalten, wenn ein Kind im letzten Augenblick sich auf den Wagen zu bewege. Solange der Bevl. diese Sicherheit nicht hatte, mußte er halten.

(OLG. Karlsruhe, Urt. v. 3. Dez. 1930, I ZBR 192/30.)

Mitgeteilt von R. Dr. Fr. Dppenheimer, Karlsruhe.

\*

## Kassel.

**II.** § 823 BGB. Voraussetzungen für einen Schadensersatzanspruch des Kraftwagenhalters gegen den Wegebaupflichtigen.

Bei der Straße, auf der sich der Unfall ereignet hat, handelt es sich nicht um eine Landstraße, sondern um einen Landweg, der nur dem lokalen Verkehr zwischen einzelnen Gemeinden dient (vgl. *Germerhausen*, *Wegerecht*, 4. Aufl., Bd. I S. 289). An die Tauglichkeit eines solchen Landweges von untergeordneter Bedeutung für den Automobilverkehr dürfen nicht dieselben Ansprüche gestellt werden wie an eine Landstraße, die dem größeren Verkehr dient. Es ist auch weiter richtig, daß nicht nur die Straßen dem erhöhten Verkehrsbedürfnis angemessen sein müssen, sondern daß umgekehrt ein vorrichtiger Kraftwagenführer auch auf die schwierigeren wirtschaftlichen Verhältnisse der Wegebaupflichtigen, wie sie seit Ende des Krieges bestanden haben und bestehen, billige Rücksicht nehmen muß und nicht erwarten darf, daß lokale Verbindungswege nach Breite und sonstiger Beschaffenheit einen für den Automobilverkehr so günstigen Zustand aufweisen, wie er in einem reichen Lande vorausgesetzt werden könnte. Selbstverständlich muß freilich auch ein

Fahrweg von untergeordneter Bedeutung für den vorsichtigen Fahrer sicher sein.

(OLG. Kassel, Urt. v. 14. Juli 1931, 2 U 1/31.)

Mitgeteilt von Geh. RA. Dr. Garnier, Kassel.

## Berlin.

## II. Verfahren.

**12.** § 139, 304 ZPO. Ein Leistungsanspruch darf nicht „im Rahmen“ des HaftpflichtG., des KraftfG. oder eines sonstigen Gesetzes dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden; bei jedem der einzelnen Ansprüche ist vielmehr vor Erlass des Zwischenurteils genau zu prüfen, ob er mindestens aus einem der in Betracht kommenden Rechtsgründe einen Anspruch in irgendeiner Höhe, möglicherweise bis zu dem dem Grunde nach zuzusprechenden Betrage ergibt.)

Das Urt. des OLG. erklärt verschiedene Leistungsansprüche „im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes“ dem Grunde nach für gerechtfertigt. Eine derartige Beschränkung der Vorabentscheidung gemäß § 304 ZPO. auf den „Rahmen“ eines bestimmten Gesetzes oder Klagegrundes ist — im Gegensatz zum Feststellungsurteil — nicht zulässig (vgl. auch *ZW.* 1928, 122<sup>4</sup>). Die Vorabentscheidung über den Grund des Anspruchs gemäß § 304 ZPO. hat eine andere Aufgabe als das Feststellungsurteil. Sie bezieht sich auf einen bestimmt bezifferten Leistungsanspruch, meist sogar auf mehrere nebeneinander geltend gemachte bezifferte Leistungsansprüche, und soll die Entscheidung über den Grund des Anspruchs oder der einzelnen Ansprüche dahin vorwegnehmen, daß sich bei Berücksichtigung der verschiedenen Klagegründe, Einwendungen und Einreden ein Leistungsanspruch ergibt, der möglicherweise bis zu dem geltend gemachten Betrage reicht, aber der Höhe nach vorläufig noch unklar ist. Eine solche Vorabentscheidung ist — ebenso wie die Verurteilung zu einem bestimmten Betrage — schon dann möglich, wenn nur einer der geltend gemachten Klagegründe die Verurteilung in der betreffenden Höhe rechtfertigt. Wie es unzulässig ist, einen Anspruch auf verschiedene Klagegründe gestützten bezifferten Anspruch aus dem einen Klagegrunde abzuweisen und aus einem anderen zuzusprechen, ist es auch unzulässig, eine Vorabentscheidung über den Grund des Anspruchs auf einzelne Klagegründe zu beschränken. Im ersten Falle ist, zumal da auch Zwischenurteile über einzelne selbständige Angriffs- und Verteidigungsmittel nicht mehr gestattet sind (§ 303 ZPO.), nur eine einheitliche Entscheidung über jeden einzelnen Anspruch zulässig: er ist entweder begründet oder nicht begründet, kann aber nicht aus dem einen Rechtsgrund zugelassen und aus einem anderen Rechtsgrund abgewiesen werden. Derartige auf einzelne Klagegründe beschränkte Vorabentscheidungen nach § 304 ZPO. sind dann noch unhaltbarer, wenn — wie im vorliegenden Fall — mehrere Ansprüche nebeneinander geltend gemacht werden. Denn hierbei bleibt in unzulässiger Weise die Frage offen, inwieweit die einzelnen Ansprüche in den „Rahmen“ des betreffenden Klagegrundes fallen; dies hat auch mißliche Unklarheiten bezüglich der Frage, inwieweit die Ansprüche in die höhere Instanz gediehen sind, sowie bezüglich der Grenzen der Rechtskraftwirkung zur Folge. Ergibt sich bei der Vorabentscheidung, daß ein Teil des geltend gemachten Anspruchs unbegründet ist, dann ist dieser Teil ziffernmäßig abzuweisen, während der Teil, der an sich zugelassen werden soll, als ziffernmäßig bestimmter Anspruch („der Anspruch auf ... R.M.“,

Zu 12. Die Entsch. zeigt, wie unsicher die Gerichte des ersten Rechtszuges bezüglich der einen Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärenden Urt. trotz der darüber vorhandenen umfangreichen Rpr. noch sind, und wie groß die Neigung zum Erlass solcher Zwischenurteile ist (ebenso übrigens in Österreich, wo die übermäßige Anwendung des § 393 Abs. 1 durch Ministerialerlaß bekämpft werden mußte; vgl. *Rein-Schauer-Spermann*, *ZPO.* S. 740).

Zwei Grundsätze stellt das RG. auf:

1. Zu einem Urt. aus § 304 ZPO. genügt nicht die bloße Möglichkeit des Vorhandenseins dieses Anspruchs, sondern der Anspruch muß „in irgendeiner Höhe — wenigstens aller Wahrscheinlichkeit nach — wirklich bestehen“. Dieser Satz steht im Einklang mit der herrschenden Lehre (vgl. namentlich *RG.* 103, 220).

2. Bedeutsamer ist die Stellungnahme des RG. zu der am Anfange des Urt. erörterten Rechtsfrage. In Anknüpfung an seine Entsch. *ZW.* 1928, 122 führt der Senat mit Recht aus, daß nach § 304 ZPO. nicht über „einzelne Klagegründe“ (richtiger: über einzelne materiellrechtliche Qualifikationen des einen prozessualen Anspruchs) entschieden werden dürfe. Vielmehr ist es Aufgabe des Zwischenurteils, wie *RG.*: *ZW.* 1929, 588 formuliert, den „Klagegrund in seiner Gesamtheit zu erledigen“. Die gegenteilige Anschauung des OLG. zeugt von Unklarheit über das Verhältnis zwischen dem Anspruch im prozessualen Sinne und dem materiellrechtlichen Anspruch. Was die Entsch. schließlich zur Anwendung des § 139 ZPO. bemerkt, verdient volle Zustimmung.

Prof. Dr. Rühl, Mannheim.

eventuell „nebst Zinsen hiervon“) schlechthin dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären ist.

Hierzu kommt noch ein weiterer Mangel des Verfahrens des UG. Dieses hat eine Haftung der Bekl. aus dem HaftpflichtG. für gegeben erachtet, dagegen eine solche aus unerlaubter Handlung (§§ 823, 831 BGB.) verneint. Gleichwohl hat es nur den Anspruch auf Schmerzensgeld schon jetzt abweisen zu können geglaubt, indem es offenbar folgende Erwägung angestellt hat: Der Kl. macht neben Deckungskosten noch Ansprüche geltend, die darauf gestützt sind, daß er infolge der Verletzung seiner Ehefrau eine Hilfe im Haushalt hat anstellen oder in Zukunft wird anstellen müssen; diese Ansprüche lassen sich an sich nur aus § 845 BGB. rechtfertigen, sollen also regelmäßig aus dem Rahmen des HaftpflichtG. heraus, betreffen aber nach der Rspr. des RG. (vgl. SeuffArch. 63 Nr. 250 S. 456; RG. 129, 58) insoweit einen auch unter das HaftpflichtG. fallenden Schaden der Frau, als die infolge Wegfalls ihrer Arbeitskraft notwendig gewordene Einstellung einer Hilfskraft auf das Maß des der Frau vom Manne zu gewährenden Unterhalts Einfluß ausübt. Diese Erwägung ist durchaus zutreffend, jedoch hat das UG. nicht berücksichtigt, daß eine derartige Beeinträchtigung des Unterhalts der Frau vom Kl. selbst bisher nicht behauptet ist; es hätte also in dieser Hinsicht erst von seiner Fragepflicht gemäß § 139 ZPO. Gebrauch machen müssen. Außerdem begründet sich das UG. unzulässigerweise mit der Feststellung, daß „möglichstweise“ der Unterhalt der Frau beeinträchtigt wird. Eine Vorabentscheidung über den Grund eines Anspruchs ist aber erst dann zulässig, wenn bereits festgestellt werden kann, daß ein Anspruch der fraglichen Art in irgendeiner Höhe — wenigstens aller Wahrscheinlichkeit nach — wirklich besteht (vgl. u. a. RG. 103, 220 und die dort angeführten Entsch.). Die bloße Möglichkeit des Bestehens eines solchen Anspruchs genügt also nicht; im vorliegenden Falle ist bei einem Teile der auf die Anstellung einer Hilfskraft gestützten Ansprüche den Umständen nach sogar von vornherein ausgeschlossen, daß ein Schaden der fraglichen Art entstanden ist.

(RG., 5. Zivilsen., Urt. v. 25. Nov. 1930, 5 U 12427/30.)

Mitgeteilt von KGR. Schulz, Berlin.

## b) Straffachen.

### I. Materielles Recht.

#### 1. Kraftfahrrecht.

Berlin.

13. §§ 230, 316 StGB. Der Grundsatz, daß für Kraftfahrer die zulässige Fahrgeschwindigkeit von dem Maße der Übersichtlichkeit der Fahrbahn abhängt (GoldArch. 74, 376; DRZ. 27, 332 Nr. 956 und 29, 349 Nr. 792), gilt auch für den Fahrer eines nicht auf einem besonderen Wagnis fuhrer fahrenden Straßenbahnzuges.

(RG., 2. Strafsen., Urt. v. 15. Nov. 1930, 2 S 533/30.)

Mitgeteilt von KGR. Körner, Berlin.

\*

14. §§ 368 Ziff. 8, 367 Ziff. 6 StGB. PoWD. betr. Errichtung und Einrichtung von Garagen. Das regelmäßige Unterbringen von Kraftfahrzeugen in Scheunen, zumal wenn dort auch noch Feuerungsmaterial aufbewahrt wird, verstößt gegen feuersicherheitspolizeil. Best. und damit gegen § 368 Ziff. 8 StGB. als maßgebende (Art. 12, 13 RVerf.) Strafvorschrift. Das Verbleiben von Benzin im Tank eines Kraftfahrzeugs vermag weder als ein Aufbewahren von „Materialien“ i. S. des § 367 Ziff. 6 StGB., noch als eine „Aufbewahrung“ oder „Lagerung“ i. S. der MineralölverkehrsPolW. angesehen zu werden.

(RG., 1. Strafsen., Urt. v. 3. Nov. 1931, 1 S 618/19/31.)

Mitgeteilt von KGR. Dr. Stienen, Neutempelhof.

\*

Dresden.

15. § 59 StGB. ist nicht anwendbar, wenn jemand über die ein Rahmengesetz ausfallende Rechtsnorm im Irrtum ist.

Der Angekl. ist, wie er erkannte, mit einer Geschwindigkeit von 50–60 km in der Stunde gefahren, obwohl die Sicherheit desfahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt war. Eine solche Geschwindigkeit kann auf keinen Fall als langsame Fahrt angesehen werden. Der Angekl. hat also vorsätzlich § 18 Abs. 2 KraftVerkWD. zuwidergehandelt.

Ein Irrtum über den Inhalt einer Vorschrift, die ein Rahmenstrafgesetz (§ 21 KraftV.) ausfüllt, ist (nach der ständigen im Gegensatz zur Auffassung des RG. befindlichen Rspr. des OVG. Dresden) kein außerstrafrechtlicher Irrtum i. S. des § 59 StGB., sondern ein unbeachtlicher Strafrechtsirrtum. Auch die Norm, die die Rahmenstrafdrohung ausfüllt, ist Bestandteil des Strafgesetzes.

(OVG. Dresden, Urt. v. 28. April 1931, 2 Ost\* 18/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

\*

16. § 263 StGB. Frage der Vermögensschädigung, wenn jemand einen Autobesitzer durch Angabe eines näheren Fahrzeiles veranlaßt, einen geringeren Vorstoß zu nehmen, als er bei Kenntnis des wahren Ziels gefordert hätte.

Der Angekl. hat den Zeugen K. durch die Vorspiegelung, er wolle insgesamt 500 km fahren, bestimmt, ihm einen Kraftwagen mietweise gegen 100 M Anzahlung auszuliefern. In Wahrheit ging seine Absicht dahin, insgesamt 1511 km zu fahren; diese Absicht hat er auch ausgeführt.

Die StrR. erblickt den Vermögensschaden in den 238,40 M, die K. bei Kenntnis der wahren Absicht des Angekl., entsprechend seiner Gepflogenheit, Vorauszahlung zu verlangen, als Vorauszahlung mehr gefordert haben würde und in deren Höhe er nur statt des haren Geldes nur eine Forderung gegen den zahlungsunfähigen Angekl. erlangt hat.

Diese Schadenberechnung gibt zu Bedenken Anlaß. Soweit sie die 238,40 M, die K. bei Kenntnis der wahren Absicht des Angekl. mehr gefordert haben würde, ohne weiteres einem Vermögensschaden gleichsetzt, handelt es sich in Wahrheit um entgangenen Gewinn, auf den ein Anspruch erst durch die nachfolgende Ausdehnung der Fahrt über die vertragmäßige Strecke hinaus erwachsen ist.

Die Schadenberechnung hätte ausgehen müssen von der durch die Täuschung veranlaßten Verfügung als dem zeitlich und ursächlich maßgebenden Vorgang. Diese Vermögensverfügung, deren unmittelbare Folgen gegenüber dem früheren Zustand in Betracht kommen, bildet hier die Vertrags eingehung und Auslieferung des Kraftwagens an den Angekl. Ob ein Schaden eingetreten ist, ist daher in diesem Falle durch Vergleichung des Zustandes, der bestand, als der Kraftwagen noch im Besitze des Zeugen war, mit dem Zustande, der durch Auslieferung des Wagens eingetreten ist, zu ermitteln. Gegenüberzustellen sind also der Wert, den das Vermögen K.s mit dem Besitze des Kraftwagens hatte, und der Wert, den es nach der Auslieferung des Kraftwagens an den Angekl. besaß. Diese Wertberechnung hat den Verhältnissen des konkreten Falles Rechnung zu tragen, hier also insbes. dem Umfange, daß die Auslieferung an einen Mann erfolgte, der von vornherein die Absicht hatte, den Wagen für die weitere Strecke und auf die längere Zeit zu benutzen. Für den ersteren Wert, der sich nach der Benutzbarkeit und der tatsächlich stattfindenden Benutzungsart des Kraftwagens bestimmt, kommt in Frage, mit welchem Wert die Möglichkeit anderweitiger gewerblicher Verwertung des Kraftwagens für die ganze Zeit der vom Angekl. in Wahrheit beabsichtigten Entziehung des Wagens einzusetzen war, wenn er in der Hand K.s geblieben wäre. Auszugehen ist hierbei von dem damaligen Durchschnittsgewinn des Zeugen aus der Kraftwagenvermietung.

(OVG. Dresden, Urt. v. 24. Nov. 1931, 2 Ost 242/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

\*

#### 17. Zur Auslegung des § 368 Ziff. 9 StGB. f)

Der Angekl. ist am 22. März 1930 in D. mit einem Kraftwagen auf einem von der Dorfstraße abzweigenden, nach dem sog. „Streitfeld“ führenden Verbindungsweg zu dem an diesem Wege gelegenen Grundstück des Kaufmanns W. gefahren, um diesem Waren zu bringen, obwohl dieser Weg, der im Privateigentum des Gutbesitzers H. steht, durch eine von diesem bereits im Januar 1930 sichtbar am Eingang angebrachte Tafel mit der Aufschrift „Privatweg, Auto und freier Fahrverkehr verboten. Der Besitzer“ für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gesperrt worden war, und der Angekl. diese Warnungstafel sowohl gesehen als auch gelesen hatte. Der Vorderrichter hat weiter festgestellt, daß der bezeichnete Weg ein Privatweg sei, daß der Angekl. damit rechnen mußte und auch gerechnet habe, einen durch Warnungszeichen für den Automobilverkehr geschlossenen Privatweg vor sich zu haben, und daß er, wenn er

Zu 17. Das Urt. erschöpft weder die objektiven noch die subjektiven Voraussetzungen des § 368 Ziff. 9 StGB.

Das Recht zur Benützung kann sich daraus ergeben, daß der Weg öffentlich ist oder die Benutzer privatrechtlich befugt sind. Die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen ergeben sich aus dem Partikularrecht. Dieses ist offenbar nicht verletzt. Dagegen ist nicht ausreichend geprüft, ob nicht ein privatrechtliches Benützungsrecht bestand. Von der Rev. wird ein solches aus einer Grunddienbarkeit und aus dem Notwegerecht abgeleitet. Diese kumulative Begründung wird von der Rev.Just. als widerspruchsvoll bezeichnet. Zu Unrecht. Die Grunddienbarkeit schließt das Notwegerecht begrifflich nicht aus. Nach § 917 BGB. kann der Eigentümer eines Grundstücks, dem die zur ordnungsmäßigen Benützung notwendige Verbindung mit einem öffentlichen Weg fehlt, die Benützung der Nachbargrundstücke bis zur Herstellung der erforderlichen Verbindung verlangen. Die Verbindung, das Benützen, Begehen und Befahren der Nachbargrundstücke durch sich und andere in einem Ausmaß, wie es die ordnungsmäßige Benützung des Eigentümergebäude voraussetzt, ist Gegenstand und Inhalt des Notwegerechts. Der Grunddienbarkeit können dagegen engere Grenzen gezogen sein, sie kann sich insbes. auf ein persönliches Benützungsrecht des Eigentümers beschränken.

Unter dieser Betrachtungsweise verändert sich die Beurteilung

trotzdem weiterfuhr, vorsätzlich, zum mindesten mit bedingtem Vorsatz gehandelt habe.

Der Vorberrichter hat den Begriff des „Privatwegs“ nicht verkannt. Insbes. ist nicht anzunehmen, daß die Feststellung, der fragliche Weg sei ein „Privatweg“, lediglich auf den Umstand gestützt ist, daß das Wegelände dem Gutsbesitzer H. eigentümlich gehört. Dies würde allerdings richtig sein; denn die Tatsache allein, daß das Gelände eines Weges im Privateigentum einer Person steht, macht den Weg selbst nicht ohne weiteres zu einem Privatweg i. S. von § 368 Ziff. 9 StGB.

Den Gegensatz zu den „Privatwegen“ bilden die sog. „rechtlich-öffentlichen Wege“, d. h. solche, die ausdrücklich oder stillschweigend von allen rechtlich Beteiligten — dem Geländeeigentümer, den Wegebaupflichtigen und der Wegpolizeibehörde — dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind dergestalt, daß für jedermann ein öffentlich-rechtlicher Anspruch auf Benutzung begründet ist (vgl. JW. 1921, 895; GoldArch. 55, 131; Olschhausen, StGB., 11. Aufl., S. 2107 zu § 368 Ziff. 9). Der Begriff des „rechtlich-öffentlichen“ Weges setzt also einen Verfügungsakt der öffentlichen Gewalt voraus (vgl. Schmidt, „Die Grundbegriffe des Wegerechts“: FfischerZ. 47, 12, 13). Ein derartiger Verfügungsakt wird aber auch von der Rev. nicht behauptet. Auch durch „Ersitzung“ kann ein Weg nicht zu einem rechtlich-öffentlichen werden. Denn die Ersitzung der Öffentlichkeit ist dem öffentlichen Recht unbekannt (vgl. Jahrb. des SächsOVG. 23, 210 und 17, 218). Allerdings läßt die Tatsache, daß ein Weg seit unvordenklichen Zeiten tatsächlich dem Gemeingebrauch gedient hat, den Schluß zu, daß er im Einverständnis aller Beteiligten dem öffentlichen Verkehr rechtsgültig gewidmet worden ist (vgl. SächsOVG. 17, 218). Diese sog. „unvordenkliche Verjährung“ setzt aber voraus, daß der Weg seit Menschengedenken mit Zustimmung aller Beteiligten ununterbrochen dem öffentlichen Verkehr gedient hat dergestalt, daß auch nach den Berichten, welche die jetzt lebende Generation von ihren Vorfahren erhalten hat, ein anderer Zustand nicht vorhanden gewesen ist (vgl. SächsOVG. a. a. O.). Auch das Vorliegen einer solchen „unvordenklichen Verjährung“ wird von der Rev. nicht behauptet. Nach alledem liegt kein Anhalt dafür vor, daß der Vorberrichter bei der Feststellung, der bezeichnete Weg sei ein Privatweg, von falschen Rechtsanschauungen beeinflusst gewesen sei.

Auch der Einwand der Rev., dem Zeugen W. stehe auf Grund der Ersitzung eine ihm zur Benutzung des Weges berechtigende Grunddienbarkeit sowie ein Notwegerecht zu, und insolge dessen sei auch der Angekl. zur Benutzung des Weges befugt gewesen, kann nicht durchgreifen. Dieses Vorbringen ist schon in sich widerspruchsvoll. Denn das Bestehen einer derartigen Grunddienbarkeit würde das behauptete Notwegerecht, das ja das Fehlen einer anderen Verbindung eines Grundstücks mit einem öffentlichen Wege voraussetzt (vgl. § 917 Abs. 1 Satz 1 BGB.), ausschließen. Der Einwand ist aber auch um deswillen nicht stichhaltig, weil es an einer Bezeichnung des genauen Inhalts und Umfangs des angeblichen Sondernutzungsrechts fehlt; insbes. lassen die Ausführungen der Rev. nicht erkennen, daß dem Zeugen ein Recht auf Benutzung des Weges gerade in der Art, wie sie der Angekl. vorgenommen hat, zustehen soll. Die Ausführungen der Rev. zu diesem Punkte bewegen sich also lediglich auf dem Gebiete bloßer Vermutungen. Bei dieser Sachlage braucht auf die Frage, ob überhaupt ein derartiges Sondernutzungsrecht des Zeugen W. auch den Angekl. ohne weiteres zur Benutzung des Weges berechtigt haben würde, nicht näher eingegangen zu werden.

In subjektiver Beziehung ist von dem Vorberrichter festgestellt worden, daß der Angekl. vorsätzlich, zum mindesten mit bedingtem Vorsatz gehandelt hat. Wenn die Rev. rügt, es hätte geprüft werden müssen, ob der Angekl. sich nicht irrtümlich zum Befahren des Weges für befugt gehalten hat, so geht auch dieser Angriff fehl. Denn aus dem Zusammenhang der Urteilsbegründung ergibt sich, daß die Feststellung des bedingten Vorsatzes auch die Unbefugtheit des Fahrers betrifft. Damit ist die Strafbarkeit auch nach der inneren Tatsache hin ausreichend begründet.

(OLG. Dresden, I. StrSen., Ur. v. 22. Okt. 1930, 1 Osta 105/30.)

Mitgeteilt von RA. Dr. K. Lauch, Bannh.

\*

der subjektiven Seite von selbst. Sichere Kenntnis der Tatbestandsmerkmale ist Voraussetzung des auf Vorsatz abgestellten Meates. Grunddienbarkeit und Notwegerecht sind vom Tatsachengericht zu prüfen. Darüber hinaus die Frage, ob der Angekl. eine sichere Kenntnis von dem Nichtbestehen beider rechtlicher Voraussetzungen haben konnte und mußte. Die Annahme des RevG., daß selbst dann, wenn dem Zeugen W. ein Sonderbenutzungsrecht zustünde, doch der Angekl. kein solches für sich in Anspruch nehmen könne, ist nicht zutreffend. Verneht das Benutzungsrecht des Zeugen auf einem Notwegerecht, so ermöglicht dies nicht nur dem Eigentümer, sondern im Rahmen einer ordnungsmäßigen Benützung der Grundstücke auch einem Dritten, das Grundstück zur Herstellung der erforderlichen Verbindung zu benützen.

RA. Dr. Wille, München.

**18. § 24 KraftfG.** Ein Fahren eines Kraftrades liegt auch dann vor, wenn es nicht durch Motorkraft fortbewegt wird.

Ein Kraftfahrzeug verliert nicht dadurch die Eigenschaft eines solchen, daß sein Motor stillsteht; denn auch dann bleibt es ein Fahrzeug, das bestimmungsgemäß durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngelände gebunden zu sein (§ 1 Abs. 2 KraftfG.).

Ob zum Fortbewegen eines Kraftfahrzeugs von Ort zu Ort eine Fahrerlaubnis nach § 2 a. a. O. erforderlich ist, hängt davon ab, ob dies unter Ausnützung der Maschinenkraft des Fahrzeugs erfolgt oder ob dieses etwa nur Frachtgut ist, das durch jemand Kraft befördert wird. Im letztgenannten Falle kann von einem „Führen“ des Fahrzeugs nicht gesprochen werden; der Beförderer bedarf keiner Fahrerlaubnis. Wenn dagegen das Kraftfahrzeug unter Benützung der eigenen Maschinenkraft in Betrieb gesetzt wird, bedarf dessen Führer in jedem Falle einer Fahrerlaubnis. Dabei ist es belanglos, ob auf der Fahrt vorübergehend der Motor abgestellt wird oder versagt und insolge dessen das Kraftfahrzeug unter Ausnützung örtlichen Gefälles vorwärts bewegt wird. Denn der Betrieb des Kraftfahrzeugs wird dadurch, daß auf Zeit die Maschinenkraft ausgeschaltet wird, nicht unterbrochen, behält vielmehr auch für solche Zwischenzeiten sein charakteristisches Gepräge dadurch, daß überhaupt zur Fahrt als solcher die Maschinenkraft benutzt wurde. Die ganze Fahrt ist also als ein ununterbrochener Betrieb des Kraftfahrzeugs anzusehen.

Infolgedessen muß auch bei Führerwechsel während der Fahrt jeder Führer in allen Abschnitten der Fahrt im Besitze der Fahrerlaubnis sein. Selbst wenn also jemand bei einer Fahrt, die zeitweise mit Maschinenkraft, zeitweise unter Ausnützung eines Gefälles erfolgt, nur auf der bergabführenden Straße motorlos fährt, muß er im Gesamtrahmen der Fahrt im Besitze der Fahrerlaubnis sein (BayObLG.: HöchstRspr. 1925 Nr. 658; DRZ. 1926 Rspr. Nr. 330).

Die entgegengesetzte Ansicht wäre mit dem Zwecke der gesetzl. Best., die Sicherung des Verkehrs auf öffentl. Wegen zu gewährleisten, nicht vereinbar; man kann von den Polizeibeamten nicht verlangen, daß sie im Einzelfalle prüfen müßten, ob der Motor benützt worden oder benützbar ist.

(OLG. Dresden, Ur. v. 19. Aug. 1930, 2 Ost 159/30.)

Mitgeteilt von OSA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

\*

**19. §§ 2, 16, 48 Abs. 1, 50 Abs. 1 KraftfVerfW.** Kleinkrafttrader, für die eine behördliche Vorschrift über die zulässige Belastung nicht gegeben ist, sind auch mit Sozius zu befahren.

Der Angekl. ist mit einem ihm gehörigen und von ihm geführten Kleinkrafttrader, dessen Motor einen Hubraum von 198 ccm besitzt, gefahren. Bei dieser Fahrt sah sein 17jähriger Sohn auf einem hinter dem Führersitz angebrachten Soziusitz des Krafttraders. Weber das Typenschild an dem Krafttrader, noch die von der Verwaltungsbehörde über die Zuteilung des polizeilichen Kennzeichens dem Angekl. erteilte Bescheinigung enthält Angaben über die zulässige Belastung des Rades. Die Herstellerfirma hat in einer Typenbescheinigung die zulässige Belastung auf 175 kg angegeben und in ihrem Katalog vermerkt, daß das Kleinkrafttrader auch im Gebirge mit Sozius fahrbar sei.

Auf Grund dieses Tatbestands hat der M. den Angekl. wegen Übertretung nach §§ 16, 48 Abs. 1, 50 Abs. 1 KraftfVerfW. verb. m. § 21 Abs. 1 SächsStrafVerfW. bestraft und diese Verteilung mit folgenden Erwägungen begründet:

Da die KraftfVerfW. eine Vorschrift über die zulässige Belastung für Kleinkrafttrader nicht enthalte, seien auf diese Fahrzeuge gem. §§ 48, 2 Abs. 1 KraftfVerfW. die den Verkehr von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen regelnden Vorschriften sinngemäß anzuwenden und somit auf Kleinkrafttrader, die in Sachen auf öffentlichen Wegen verkehren, hinsichtlich der zulässigen Belastung § 21 Abs. 1 SächsStrafVerfW. v. 15. Juli 1927. Da nach letzterer Vorschrift auf einem einsitzigen Fahrrad nur Kinder unter sechs Jahren mitgenommen werden dürfen, wäre durch die Annahme des 17jährigen Sohnes des Angekl. auf dem Kleinkrafttrader die zulässige Belastung überschritten worden. Dafür trage der Angekl. nach §§ 16, 48, 2, 50 Abs. 1 KraftfVerfW. die strafrechtliche Verantwortung.

Diese Begründung vermag die Beurteilung des Angekl. nicht zu rechtfertigen. Wichtig ist, daß die in § 5 KraftfVerfW. getroffenen Bestimmungen über die zulässige Belastung von Kraftfahrzeugen nicht für Kleinkrafttrader gelten, weil sie in § 48 KraftfVerfW. nicht für anwendbar erklärt worden sind. Da auch in dem Abschnitt über Kleinkrafttrader (§§ 47—50 Abs. 1 KraftfVerfW.) keine selbständige Vorschrift über die zulässige Belastung von Kleinkrafttradern enthalten ist, ist es also zulässig und geboten, zur Ausfüllung dieser Gesetzeslücke zufolge der Bestimmung in § 2 Abs. 1 KraftfVerfW. Vorschriften, die den Verkehr von Fuhrwerken oder Fahrrädern auf öffentlichen Wegen regeln, und somit in Sachen die SächsStrafVerfW. sinngemäß anzuwenden. Zutreffend macht aber die Rev. geltend, daß die An-

wendung des § 21 Abs. 1 SächsStraßVerkD. auf den festgestellten Sachverhalt sinnwidrig ist.

Die erwähnte Vorschrift verfolgt ebenso, wie die Bestimmungen in §§ 5 Abs. 1 Ziff. 7, 16 KraftfVerkD. den Zweck, einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch übermäßige Belastung des Fahrzeuges vorzubeugen. Während nun bei Kraftwagen die Sicherheit des Verkehrs nur dann gefährdet erscheint, wenn die Belastung die Tragfähigkeit des Fahrzeuges übersteigt, ist bei Kraftwagen und Fahrrädern auch darauf Bedacht zu nehmen, daß durch die Mitnahme weiterer Personen auf dem Rade nicht der Führer in der Leitung und Bedienung des Kraftwagens gefährdend behindert wird. Eine solche Beeinträchtigung der notwendigen Bewegungsfreiheit des Fahrers und auch ein Bruch des Rahmens infolge Überlastung ist bei einem einseitigen Fahrrad zu befürchten, wenn auf ihm außer dem Fahrer noch eine erwachsene Person befördert wird. Die Tragfähigkeit solcher Räder ist auf die Belastung mit einem Erwachsenen berechnet. Auch ist eine Sitzgelegenheit für eine zweite Person nicht vorgesehen und eine solche für einen Erwachsenen ist auch auf dem üblichen Fahrrad ohne Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit des Fahrers nicht anzubringen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei Kleinkraftwagen. Mit Recht weist die Rev. darauf hin, daß diese wesentlich kräftiger gebaut zu werden pflegen als einseitige Fahrräder, ihre Tragfähigkeit also an sich größer ist. Wenn nun bei einem solchen Kleinkraftwagen im vorliegenden Fall, vom Hersteller eine Belastung mit 175 kg und eine Besetzung mit zwei erwachsenen Personen vorgesehen ist, so ist anzunehmen, daß das Fahrrad die Belastung mit zwei Erwachsenen während der Fahrt ohne Bruchgefahr zuläßt. Und es ist ferner davon auszugehen, daß der für den Begleiter vorgesehene Sitz hinter dem Führersitz von diesem so weit entfernt ist, daß der Führer durch den Begleiter weder nach vorn gedrängt wird, noch daß ihm sonstwie die Leitung und Bedienung des Kraftwagens so erschwert wird, daß dadurch die Sicherheit des Verkehrs gefährdet werden könnte. Während also bei dem einseitigen Fahrrad die Sicherheit des Verkehrs die in § 21 Abs. 1 SächsStraßVerkD. vorgesehene Begrenzung der zulässigen Belastung erfordert, besteht ein solches Bedürfnis nicht für Kleinkraftwagen, von der hier in Frage kommenden Bauart. Diese sind daher insoweit nicht einseitigen Fahrrädern gleichzustellen, sondern eher zweisitzigen Fahrrädern (sog. Tandems). Die genannte Belastungsvorschrift erscheint somit im Hinblick auf ihren Sinn und Zweck auf den festgestellten Sachverhalt nicht anwendbar.

(OLG. Dresden, Urt. v. 17. Juni 1930, 2 OStA 58/30.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

20. §§ 21, 23 KraftfVerkD. regeln die Frage des Überholens anderer Wegebenutzer durch Kraftfahrzeuge nicht erschöpfend.

Ob die Frage des Überholens anderer Wegebenutzer durch Kraftfahrzeuge in der KraftfVerkD. v. 15. Juli 1930 erschöpfend geregelt ist, ist — abgesehen von § 44 — streitig. Der erk. Sen. hat die Streitfrage in ständ. Rpr. verneint. Das Überholen anderer Wegebenutzer durch Kraftfahrzeuge ist in §§ 21 u. 23 KraftfVerkD. geregelt. In § 21 ist bestimmt, daß der Führer die linke Seite des Weges beim Überholen benutzen darf, soweit dies örtlich nicht verboten ist. Die Zulässigkeit eines auch für Kraftfahrzeuge verbindlichen allgemeinen örtlichen Verbotes, beim Überholen die linke Fahrbahnseite zu benutzen, ist also ausdrücklich vorgesehen (Fsaac-Stieburg, AutoG., 2. Aufl., Anm. 9 zu § 21, Anm. 23 d. zu § 23). Auch durch § 23 werden landesrechtliche und örtliche Einschränkungen des Überholens nicht ausgeschlossen. Das ergibt sich aus § 30 Abs. 1 KraftfVerkD. Die dort den Polizeibehörden eingeräumte Befugnis, auf bestimmten Wegen durch allgemeine polizeiliche Vorschr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen überhaupt oder mit einzelnen Arten unter bestimmten Voraussetzungen ganz zu verbieten, umfaßt auch die Befugnis, unter diesen bestimmten Voraussetzungen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen zu beschränken, insbes. auch das Überholen von Kraftfahrzeugen untereinander so zu regeln, wie es die Eigenart des Verkehrs auf diesen Wegen erfordert. Die von der Rev. bezweifelte Rechtsgültigkeit des § 30 KraftfVerkD. hat der Sen. (vgl. auch JW. 1929, 2824; RWZ. 43, 411 und ErgBd. 8, 276) schon wiederholt bejaht. Da eine erschöpfende Sonderregelung der Überholungsfrage für den Kraftfahrzeugverkehr von der Reichsregierung nicht getroffen worden ist, und da auch eine solche nicht durch die oberste Landesbehörde in Sachsen erfolgt ist, so sind über die Reichsvorschr. hinausgehende Einschränkungen des Überholens, die von den Orts- und Polizeibehörden rechtswirksam für den allgemeinen Fahrwerksverkehr erlassen sind, auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verbindlich (DRZ. 1928, Rpr. Nr. 668).

(OLG. Dresden, Urt. v. 22. Dez. 1931, 2 OStA 150/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

21. § 30 Abs. 3 KraftfVerkD. Das Aufstellen von Warnungstafeln bildet eine Strafbarkeitsbedingung nur für die Schuldform der Fahrlässigkeit.

§ 18 Abs. 4 SächsStraßVerkD., der dem § 30 Abs. 3 KraftfVerkD. entspricht, schreibt vor, daß auf polizeiliche Fahrverbote und sonstige Beschränkungen des Fahrverkehrs auf einzelne Wege durch Warnungstafeln oder -zeichen hinzuweisen ist. Jedoch berührt der Umstand, daß im vorliegenden Falle ein solcher Hinweis unterlassen worden ist, die Gültigkeit der SpernungsvD. nicht.

Das Aufstellen von Warnungstafeln ist allerdings eine Strafbarkeitsbedingung. Dies gilt aber nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift nur für die Schuldform der Fahrlässigkeit, nicht auch für die Schuldform des Vorsatzes. Sind Warnungstafeln nicht angebracht, so fehlt der Tat eine notwendige Bedingung der Strafbarkeit nur dann, wenn der Täter das Verbot nicht schon sonst kannte (vgl. OLG. Karlsruhe: JW. 1929, 2630). Das Unterlassen der Anbringung von Warnungstafeln oder -zeichen schloß also im vorliegenden Falle, da der Angekl. das erlassene Verbot kannte, seine Bestrafung nicht aus.

(OLG. Dresden, Urt. v. 17. Dez. 1930, 1 OStA 135/30.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

22. § 41 KraftfVerkD. Probefahrtcharakter einer Zuführungsfahrt, die einen auswärtig wohnenden Kaufmann in die Lage setzen soll, den Kraftwagen zu besichtigen und zu erproben.

Der Angekl. hat am 17. Mai 1931, nachdem tags zuvor der in H. wohnhafte T., der einen Kraftwagen in seiner zu B. betriebenen Kraftfahrzeughandlung zu kaufen beabsichtigte und um probeweise Vorführung eines Wagens in H. nachgesucht hatte, einen Kraftwagen von B. nach H. gefahren und dort im Besitze T.s zur Feststellung dessen, wie das Fahrzeug die dortigen Berge ziehe, mit dem Kraftwagen eine Probefahrt den H.er Berg hinaus veranstaltet. Während der Fahrt von B. nach H. und bei der Erprobung auf dem H.er Berge ist das für Probefahrten ihm behändigte rote Kennzeichen vom Angekl. benutzt worden.

Wenn der Tatrichter die Fahrt des Kraftwagens zwischen B. und H. nicht als „Probefahrt“ i. S. von § 41 KraftfVerkD. betrachtet hat, so liegt dieser Beurteilung eine zu weitgehende Einschränkung dieses Rechtsbegriffes zugrunde. Es läßt sich nicht verneinen, daß bereits von B. aus die Fahrt als Hauptziel verfolgte, den Kraftwagen einem bestimmten Kaufinteressanten in H., der im voraus die Erprobung des Wagens unter seinen Augen in H. gefordert hatte, zur Lieferung dieser Probe vorzuführen. Für die Frage, ob die Zufahrt zu einem Gelände, in dem sodann der eigentliche Probeakt selbst sich vollzieht, mit letzterem zusammen eine einheitliche Zweckfahrt bildet, muß aber noch ein weiteres in Betracht gezogen werden. Die Annahme einer so engen Zusammengehörigkeit ist nur dann gerechtfertigt, wenn die Zufahrtsstrecke zu der Probeveranstaltung nicht außer Verhältnis steht. Als Maßstab hierfür ist von Bedeutung, ob die Zufahrt nach einem Gebiete stattfindet, bis zu dem sich nach der Beobachtung des Wirtschaftslebens normalerweise der Absatzbereich des betreffenden Kraftfahrzeughändlers von dessen Geschäftsniederlassung aus erstreckt. Ergibt sich, daß die Zufahrt innerhalb dieser Grenzen verläuft, so kann davon ausgegangen werden, daß sie unmittelbar auf die Geschäftserledigung im Absatzkreise, im Falle einer bestellten Probefahrt vornehmlich auf die als baldige Ermöglichung und Durchführung dieser Veranstaltung zugeschnitten ist und damit einen Teil der in ihrem gesamten Verlaufe direkt auf den Erprobungszweck gerichteten Fahrt darstellt. So lag bei den zwischen B. und H. herrschenden Entfernungsverhältnissen, die für den Kraftfahrzeugverkehr nach dem Verhältnis der Nachbargegend unter beiden Orten begründeten, die Sache im gegenwärtigen Falle. Es handelte sich erkennbar schon bei der Zufahrt um den Teil einer Fahrt zum Nachweise der Gebrauchsfähigkeit eines Kraftwagens, die von Anbeginn durch die Absicht der Erprobung veranlaßt war und ihr in der Hauptsache diente (§ 41 Abs. 10 KraftfVerkD. vgl. auch BayObLG.: DJZ. 1926, 179). Wollte man unter Verhältnissen der vorliegenden Art die Zufahrt zum Orte der Probeveranstaltung — und ebenso die Rückfahrt von dort — nicht als Teil der Probefahrt gelten lassen, so würden für die Kraftfahrzeughändler beträchtliche Ersparungen des geschäftlichen Verkehrs entstehen, die nicht i. S. des Gesetzgebers gelegen haben können. Der im Recht 1910 Nr. 629 enthaltenen Entsch., die für eine andere gesetzliche Bestimmung und in einer Zeit erging, zu der mit der heutigen Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht zu rechnen war, vermag der Sen. nicht zu folgen.

(OLG. Dresden, Urt. v. 17. Nov. 1931, 2 OStA 132/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

Düsseldorf.

23. § 27 KraftfVerkD.; § 21 KraftfG.; § 54 StGB.; § 153 Abs. 3 StGB.

1. Übergesetzlicher Notstand.

2. Das RevG. kann nicht auf Grund des § 153 Abs. 3 StP.O. einstellen. †)

Der Angekl. ist wegen Zuwiderhandlung gegen § 27 KraftfVerkV.D. i. Verb. n. § 21 KraftfV.O. zu 2 M. Geldstrafe verurteilt worden, weil er die Anweisung eines Polizeibeamten, seinen Kraftwagen in einer anderen Straße aufzustellen, nicht befolgt hat.

Das Ur. beruht auf einer Verlesung der Grundsätze, wie sie das RG. im Anschluß an § 54 StGB. über den „übergesetzten Notstand“ entwickelt hat. Ein solcher liegt vor, wenn zwei Rechtsgüter gegeneinander in Widerstreit stehen, von denen das eine nur auf Kosten des anderen erhalten werden kann, und das vom Täter erhaltene gegenüber dem anderen höherwertig ist (vgl. RGSt. 61, 254; 62, 138). Auch hier wird ebenso wie in § 54 StGB. verlangt, daß der Notstand auf andere Weise nicht zu beseitigen ist, als durch Vornahme der an sich unter das Strafgesetz fallenden Handlung; weiter ist Voraussetzung für Straffreiheit des Täters, daß bei pflichtgemäßer Abwägung der beiden Rechtsgüter das von ihm zu schützende sich gegenüber dem anderen als das Höherwertige ergibt.

Im vorl. Fall hat der Angekl. eingewandt, daß er der Weisung des Polizeibeamten nicht hätte nachkommen können, ohne Gefahr zu laufen, daß er seine Auftraggeberin nicht wiederfinden würde. Ist diese Einlassung richtig — daß sie nicht ganz von der Hand zu weisen ist, zeigt der Schluß des Ur. —, so befand sich der Angekl. in einer Pflichtenkonfliktsituation: kam er der Weisung des Polizeibeamten nach, so mußte er befürchten, gegenüber seiner Auftraggeberin vertragsbrüchig zu werden, so daß diese ihn auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung des Beförderungsvertrages hätte in Anspruch nehmen können. Diese Pflichtenkonfliktsituation kommt allerdings dem Angekl. von seiner aus § 27 KraftfVerkV.D. sich ergebenden Gehorsamspflicht nicht befreien, wenn der Polizeibeamte ihm die Weisung erteilt hatte zur Beseitigung eines durch seinen Wagen geschaffenen Verkehrshindernisses. Denn bei einem Widerstreit zwischen den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs und privatrechtlichen Ansprüchen und Verbindlichkeiten müssen letztere im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des Verkehrs zurücktreten. Man gewinnt aber auf Grund der Feststellungen des Vorderrichters den Eindruck, daß der Polizeibeamte dem Angekl. die Weisung, seinen Halteplatz mit dem Wagen zu verlassen, lediglich erteilt hat, um zu verhüten, daß sich noch andere Wagen dort aufstellten, die dann vielleicht zusammen mit dem Wagen des Angekl. ein Verkehrshindernis hätten bilden können. Bei einer derartigen, rein vorzorglichen Anweisung des Polizeibeamten konnte der Angekl. bei pflichtgemäßer Abwägung der Bedeutung der beiden in Widerstreit stehenden Rechtsgüter der Erfüllung seiner Vertragspflicht gegenüber der Gehorsamspflicht die höhere Bedeutung bei-

Zu 23. 1. Der in der Entsch. angewandte Begriff des „übergesetzten Notstandes“ hat sich aus der in zweifacher Hinsicht zu engen Fassung des § 54 StGB. entwickelt. Während dieser einen Notstand nur zum Schutz von Leib und Leben des Täters oder seiner Angehörigen, also eines sehr beschränkten Personenkreises und nur zum Schutz gewisser Güter anerkennt, erweitert RGSt. 61, 257 diesen Begriff nach folgenden Gesichtspunkten:

In Lebenslagen, in welchen eine die äußeren Tatbestände einer Verbrechensform erfüllende Handlung das einzige Mittel ist, um ein Rechtsgut zu schützen oder eine vom Recht auferlegte oder anerkannte Pflicht zu erfüllen, ist die Frage, ob die Handlung rechtmäßig oder verboten oder rechtswidrig ist, an Hand des dem geltenden Recht zu entnehmenden Wertverhältnisses der im Widerstreit stehenden Rechtsgüter oder Pflichten zu entscheiden. Die höhere Pflicht ist auf Kosten der minderen zu erfüllen und die Nichterfüllung der letzteren ist nicht rechtswidrig.

Außerdem wird von der Rspr. (RGSt. 62, 137; 64, 104) verlangt, daß der Täter gewissenhaft prüft, ob ein Widerstreit rechtsgeschützter Güter oder ihm obliegender Pflichten vorliegt, der nur durch Verlesung eines Gutes oder einer Pflicht gelöst werden kann. Diese kollidierenden Güter hat der Täter gegeneinander abzuwägen. Im Gegensatz zu § 54 StGB. wird hier nicht verlangt, daß der Notstand ein unvermeidbarer ist. Die Entw. zum neuen StGB. haben übrigens dieser Rechtsentwicklung Rechnung getragen und Notstand und Notthilfe in demselben Sinne ausgebaut (§ 22 UnttEntw.).

Im konkreten Fall stehen die Gehorsamspflicht gegenüber der polizeilichen Einzelverfügung und die zivilrechtliche Vertragspflicht gegenüber dem Fahrgast im Widerstreit. Auch eine zivilrechtliche Verpflichtung kann einer solchen des öffentlichen Rechts derart gegenüberstehen, daß ein übergesetzlicher Notstand vorliegt. Die Schwierigkeit besteht darin, eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung mit einer privatrechtlichen zu vergleichen, das öffentliche und das individuelle Interesse gegeneinander abzuwägen. Beim Polizeibefehl ist dabei auf seinen tatsächlichen oder mutmaßlichen Zweck zurückzugreifen, die Vertragsverpflichtung ist nicht mit der allgemeinen Gehorsamspflicht gegenüber ordnungsmäßigen polizeilichen Weisungen zu vergleichen. Dem Ur. ist darin beizupflichten, daß der Weisung eines Polizeiorgans auf Beseitigung eines Verkehrshindernisses ohne Rücksicht auf private Verpflichtungen Folge zu leisten ist. Ob die Pflicht, einer nur vorzorglichen Maßnahme des Polizeibeamten zu gehorchen, mit der vorliegenden Verbindlichkeit in einem Verhältnis steht, daß sie einen

messenden und, falls die beiden Pflichten sich nicht in Einklang bringen lassen, jener den Vorrang geben. Der Vorderrichter hätte daher in eine Prüfung der Frage eintreten müssen, ob es richtig ist, daß der Angekl. den Notstand, in dem er sich befand, nur dadurch beseitigen konnte, daß er der Weisung des Beamten keine Folge leistete, n. a. W. ob nicht die Möglichkeit bestand, daß der Angekl. seinen Wagen an eine andere Stelle fuhr, an der ihn seine Auftraggeberin ohne Schwierigkeit wiederfinden konnte.

(OLG. Düsseldorf, VerStrSen., Entsch. v. 29. Juli 1931, S 333/31.)  
Mitgeteilt von M. Dr. Dr. Gustav W. Heinemann, Essen.

## Jena.

24. § 41 Abs. 2 KraftfVerkV.D. v. 16. März 1928. Der Inhaber von Probefahrtenzeichen und Zulassungsbescheinigungen kann mit der Ausführung einer bestimmten Probefahrt auch einen anderen beauftragen und diesem dazu ein Probefahrtenzeichen und eine Zulassungsbescheinigung aushändigen. Bei der Auswahl des Führers für eine Probefahrt ist er nicht auf den Kreis seiner Angestellten beschränkt.

(OLG. Jena, Ur. v. 21. März 1930, S 64/30.)

Mitgeteilt von ODR. Dr. Zeunert, Jena.

## Kassel.

25. Zur Auslegung des § 24 KraftfVerkV.D. § 19 PostG. Vorfahrtsrecht der Postkraftwagen. †)

§ 24 Halbf. 1 KraftfVerkV.D. regelt das Vorfahrtsrecht an Kreuzungen und Einnündungen von Wegen, die zueinander im Verhältnis von Hauptverkehrswege und Seitenweg stehen, wobei jedoch lediglich von den aus einem Seitenweg kommenden Fahrzeugen die Rede ist. Gegen diese Bestimmung hat der in den Seitenweg abbiegende Angekl. nicht verstoßen. Demgegenüber ist § 24 Halbf. 2 allgemein gefaßt. Seine Auslegung ist streitig. Müller (Anm. 1 und 5a zu § 24 KraftfVerkV.D.) und Jaac (Anm. 1 zu § 24 KraftfVerkV.D.) wollen in der Bestimmung des Halbf. 2 nur eine Ergänzung des Halbf. 1 erblicken. Nach ihnen hat Halbf. 2 nur den Fall im Auge, daß zwei hinsichtlich des Verkehrs gleichwertige Straßen aufeinander treffen und ein Fahrzeug aus der einen in die andere abbiegen oder diese kreuzen will. Zur Vermeidung von Verkehrsschwierigkeiten soll im übrigen die Heranziehung der §§ 18, 19, 21, 26 KraftfVerkV.D. genügen. Nach

für den Begriff des „übergesetzten Notstandes“ ausreichenden Höherwert besitzt, läßt die Entsch. offen; sie gibt nur zu, daß der Angekl. einen solchen Mehrwert bei pflichtgemäßem Ermessen annehmen konnte. Ein nicht auf Fahrlässigkeit beruhender Irrtum ändert am Ergebnis nichts, da der Täter irrtümlich einen Sachverhalt (Wertverhältnis beider Pflichten) annimmt, dessen Vorhandensein eine Bestrafung ausschließen würde — Tatfahrl., nicht bloßer Strafrechtsirrtum (§ 39 StGB.; RGSt. 61, 258).

Anlaß zu einer Befürchtung, daß das Ur. dem einzelnen einer ordnungsmäßig erlassenen Polizeieinzelverfügung gegenüber eine gewisse Nachprüfungsbeugnis gewährt und daraus Rechtsunsicherheit und Gefährdung öffentlicher Interessen, besonders des öffentlichen Verkehrs, eintreten könne, gibt das Ur. nicht, denn im allgemeinen werden ja, wie auch das OLG. erkennen läßt, die öffentlichen Belange den Vorrang vor privaten haben, nur in seltenen Fällen liegt das Gegenteil vor oder ist die irrtige Annahme eines solchen Verhältnisses so wie hier als nicht fahrlässig anzusehen.

Zu der Frage, ob bei Vorliegen eines „übergesetzten Notstandes“ die sonst strafbare Handlung der Rechtswidrigkeit entbehrt oder ob ein nicht bloß persönlicher Strafausschließungsgrund vorliegt, hatte das Ur. nicht Stellung zu nehmen. Der gesetzliche Notstand des § 54 StGB. wird zwar von der Rspr. überwiegend nur als Entschuldigungs-, nicht aber als Rechtfertigungsgrund angesehen (RGSt. 64, 31). Für den Fall des übergesetzten Notstandes hat RGSt. 63, 225 u. 64, 101 die Frage offengelassen, in RGSt. 61, 255 u. 62, 138 aber die Nichterfüllung der minderhohen Pflicht als nicht rechtswidrig bezeichnet. Diejenige Standpunkt als Ausfluß des auch im Zivilrecht (§ 228 BGB.) geltenden Grundsatzes, daß eine Verlesung eines minderen Gutes zum Schutze eines höheren nicht widerrechtlich ist, muß m. E. beigetreten werden (vgl. über diese Frage: v. Hippel, Deutsches Strafrecht, 1930, Bd. 2 S. 231 ff.). Von Bedeutung ist die Stellungnahme zu diesem Problem dafür, ob gegenüber Notstandshandlungen Notwehr möglich ist.

2. Die Auslegung des § 153 Abs. 3 StP.O. durch das RevG. entspricht dem Standpunkt des RG. (RGSt. 59, 54).

M. Dr. Siegfried Wille, München.

Zu 25. Die Entsch. erscheint durchweg zutreffend. Zunächst ist der im Ur. befolgte Auslegung des § 24 beizutreten. (BayOb-OLGSt. 28, 228 = JW. 1929, 2827 mit Anm. von Peters = JurAbh. 1929, 691 = TRJ. 1929, 219.) Die gegenteilige An-



noch hat er die Feststellung getroffen, daß der Angekl. sich der Übertretung des § 24 schuldig gemacht hat. Es konnte sich nur fragen, ob bei der getroffenen wahlweisen Feststellung eine Verurteilung wegen Übertretung entweder des § 18 I oder II oder des § 24 möglich war? Eine derartige alternative Feststellung erscheint jedoch nicht zulässig. Inwieweit bei wahlweiser Feststellung eine Verurteilung erfolgen kann, ist bestritten. Zu eng dürfen die Grenzen aus Gründen der praktischen Bedürfnisse nicht gezogen werden. Voraussetzung aber wird in jedem Falle sein müssen, daß die in Frage stehenden gesetzlichen Tatbestände miteinander wenigstens verwandt sind, sie dürfen nicht völlig voneinander abweichen. Im § 18 I u. II Kraftf-VerkVO. werden nur Richtlinien über die von dem Kraftwagenführer innezuhaltenen Fahrgeschwindigkeit gegeben. Dagegen wird durch den § 24 die Frage geregelt, welches Kraftfahrzeug an Kreuzungen und Einmündungen von Wegen das Vorfahrtrecht vor dem anderen hat. Die beiden Tatbestände haben also nichts miteinander gemein. Eine wahlweise Feststellung war deshalb unzulässig. Danach mußte das Urteil nebst den zugrunde liegenden Feststellungen aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entsch. an die Vorinstanz zurückverwiesen werden. Dabei ist noch auf folgendes hinzuweisen: Sollte in der neuen Verhandlung eine Übertretung des § 18 II festgestellt werden, so kann nicht auch noch Verurteilung aus § 18 I erfolgen, da Abs. II gegenüber Abs. I das speziellere Gesetz ist.

(OLG. Kiel, StrSen., Urte. v. 26. Febr. 1930, S 1/30.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Vovensiepen, Kiel.

### Königsberg.

29. § 2 Abs. 3 Kraftf-VerkVO. legt die Verpflichtung zum Übergang von einer Fahrbahn der Chaussee auf die andere auf.

Nach § 2 Abs. 3 gelten der Sommerweg und die befestigte Fahrbahn der Chaussee für die Anwendung der Fahrordnung und mithin auch des § 22 als gesonderte Wege. Jedoch bestimmt § 2 Abs. 2, daß beim Ausweichen und Überholen erforderlichenfalls vom Sommerweg auf die befestigte Fahrbahn und umgekehrt übergegangen werden darf. Der Kraftwagenführer ist danach nicht nur, wie es nach dem Wortlaut des Gesetzes vielleicht den Anschein haben könnte, berechtigt, sondern auch verpflichtet, auf den Sommerweg überzugehen, sofern die Sachlage dies im Interesse der Verkehrssicherheit erfordert.

(OLG. Königsberg, Urte. v. 20. Okt. 1930, S 341/30.)

Mitgeteilt von OLG. Sieloff, Königsberg.

30. § 23 Abs. 2 Kraftf-VerkVO. Überholen bedeutet „ohne Beschädigung oder Verührung des eingeholten Fuhrwerks überholen“. Links Überholen bedeutet: „soweit nach links fahren, daß das überholte Fuhrwerk nicht berührt wird.“ Ebenso RG.: DZ. 1914, 633.

(OLG. Königsberg, Urte. v. 19. Juni 1930, S 175/30.)

Mitgeteilt von OLG. Sieloff, Königsberg.

### Stettin.

31. §§ 267, 268 StGB.; § 25 Ziff. 1 KraftfG. Die strafrechtliche Bedeutung des polizeilichen Kennzeichens eines Kraftwagens. Das Anbringen eines solchen an einem anderen, nicht zugelassenen Kraftwagen kann den Tatbestand der schwereren Urkundenfälschung erfüllen.

Der Angekl. besaß zwei Kraftwagen, einen Brennaborwagen, der zugelassen und versteuert war, und einen Selbewagen, der weder zugelassen noch versteuert war. Nachdem er das polizeilich abgestempelte Kennzeichen von dem Brennaborwagen entfernt und an dem Selbewagen angebracht hatte, unternahm er mit diesem zwei größere Fahrten nach auswärts, um das Fahrzeug Kauflustigen vorzuführen. Die Annahme des O., dadurch habe der Angekl. sich der schweren Urkundenfälschung schuldig gemacht, hat der Sen. mit folgenden Ausführungen gebilligt:

Nach feststehender Nrpr. ist der Urkundenbegriff nicht ausschließlich auf Schriftstücke beschränkt, sondern als Urkunden kommen auch andere Gegenstände in Betracht, die eine Erklärung erkennbar machen und mittels der Verkörperung einer solchen Gedankenäußerung außerhalb ihrer selbst liegende Tatsachen rechtserheblicher Art zu beweisen bestimmt und geeignet sind. Allerdings kann ein Gegenstand, der nur dazu dienen soll, Erkennungs- oder Unterscheidungszeichen zu sein, also ihn zu bezeichnen oder von anderen gleichartigen zu unterscheiden, die Eigenschaft einer Urkunde nicht haben. Wohl aber ist sie einem solchen Zeichen beizulegen, das eine über den Erkennungs- oder Unterscheidungszweck hinausgehende Aufgabe erfüllt und infolge eines Rechtsfalsches, der allgemeinen Verkehrsauffassung oder des Übereinkommens der Beteiligten als Beweismittel dient. Ob die Gedankenäußerung sich aus dem Gegenstand selbst oder erst daraus ergibt, daß er mit einem anderen verbunden wird, ist dabei gleich. Im letzten Falle ist die Verbindung für die Herstellung der Urkunde von wesentlicher Bedeutung (vgl. RGSt. 40, 169 und JW. 1931, 803). Auch ein

mit einer Nummer versehenes Schild kann dann eine Urkunde sein. Für sich allein enthält es keine Gedankenäußerung und bereift auch nichts. Wenn es aber mit einem anderen Gegenstand verbunden wird und aus dieser Verbindung heraus eine Gedankenäußerung sich in einer allgemein verständlichen oder wenigstens vom Empfänger verstandenen Form ergibt und wenn weiter diese Verbindung bestimmt und geeignet ist, eine rechtserhebliche Tatsache zu beweisen, so bestehen keine Bedenken, die Urkundenqualität festzustellen. Aus dieser Erwägung sind in der Nrpr. des RG. u. a. die eine Ware verschließende Zollplombe (RGSt. 15, 214), das von der Ortspolizeibehörde ausgegebene Nummerschild für Fahrräder (RGSt. 40, 169), der Plombenverschluß an Elektrizitätsmessern (RGSt. 50, 191), die Fabriknummer des Fahrzeugs eines Kraftfahrzeuges (RGSt. 58, 17), die Plombierung von Benzinpumpen (RG.: JW. 1931, 2499) als Urkunden i. S. des § 267 StGB. angesehen worden.

Das polizeiliche Kennzeichen eines Kraftfahrzeuges, um das es sich hier handelt, wird nach den §§ 6—9 Kraftf-VerkVO. dem einzelnen Fahrzeug nach seiner Zulassung durch die höhere Verwaltungsbehörde zugeteilt (§ 6 Abs. 2), am Fahrzeug angebracht (§ 8) und alsdann mit dem Dienststempel der Polizeibehörde versehen (§ 9). Hier ist also für die Herstellung einer Urkunde wesentlich: das Schild selbst, seine Verbindung mit einem bestimmten Fahrzeug und seine Abstempelung an diesem. Mit dieser Abstempelung wird es zur Urkunde. Es enthält dann zwar nicht für sich allein, wohl aber durch seine Verbindung mit dem Fahrzeug die Gedankenäußerung, daß gerade dieses Fahrzeug behördlicherseits zum Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen ist und das Kennzeichen zugeteilt erhalten hat, das es führt. Da bei der höheren Verwaltungsbehörde eine Liste der Kraftfahrzeuge geführt wird (§ 6 Abs. 2), die insbes. den Eigentümer ausweist, dient das Kennzeichen bestimmungsgemäß vor allem auch der Ermittlung des Eigentümers und ist damit unzweifelhaft nicht bloß, wie die Rev. annimmt, als ein Unterscheidungs-, sondern als ein Beweiseichen anzusehen. Mit Recht hat das O. das an einem Kraftwagen befindliche polizeilich abgestempelte Kennzeichen aber auch den öffentlichen Urkunden zugezählt. Denn die Urkunde ist durch die Abstempelung nach den §§ 7—9 Kraftf-VerkVO. von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbezugnis in der vorgeschriebenen Form aufgenommen. Das O. hat dem mit einem polizeilichen Stempel versehenen Nummerschild eines Fahrrades den Charakter einer öffentlichen Urkunde beigelegt (RGSt. 40, 171). Für das polizeiliche Kennzeichen eines Kraftfahrzeuges kann, wie auch anerkannt ist (vgl. Müller, Automobilgesetz, § 9 Kraftf-VerkVO. Ann. 4; Isaac-Sieburg, Automobilgesetz, § 9 Kraftf-VerkVO. Ann. 2; Jullie, Verikon des Kraftverkehrsrechts, 1931, S. 280; BayObV. JW. 1929, 945), nichts anderes gelten.

Ohne Rechtsirrtum hat das angefochtene Urteil ferner angenommen, daß der Angekl. dadurch, daß er das abgestempelte Kennzeichen von dem Brennaborwagen entfernte und an dem Selbewagen anbrachte, eine öffentliche Urkunde falsch angefertigt hat. Denn nach Anbringung des Kennzeichens an dem Selbewagen war eine neue Urkunde hergestellt, der der Anschein verliehen war, als habe die zuständige Stelle, die Polizeibehörde, das Kennzeichen an dem Selbewagen abgestempelt, während dies in Wirklichkeit nicht der Fall war. Die Sachlage ähnelt den Fällen, daß echte Zollplomben, die das Zollamt zum Verschluß von Waren benutzt hatte, unbefugterweise von diesen entfernt und zum Verschluß anderer Güter verwendet werden oder daß vorhandene mit dem Schablonenstempel eines früheren Jahres versehene Deckel älterer Fässer auf die mit Heringen einer anderen Sorte gefüllten Fässer gesetzt werden. Auch hier ist das Tatbestandsmerkmal der Anfertigung einer falschen Urkunde angenommen worden (vgl. RGSt. 15, 217; JW. 1931, 803). Daß der Angekl. von der falschen Urkunde zum Zweck einer Täuschung Gebrauch gemacht hat, indem er nicht nur an zwei Tagen mit dem Selbewagen gefahren ist, sondern sogar den revidierenden Polizeibeamten an den Wagen geführt und dabei erklärt hat, er sei zugelassen, ist ebenfalls rechtlich bedenkenfrei.

In subjektiver Hinsicht macht die Rev. zunächst unter Hinweis auf die Entsch. des RG.: JW. 1931, 660 geltend, das nach § 267 StGB. erforderliche Tatbestandsmerkmal der „rechtswidrigen Absicht“ setze voraus, daß der Täter den zu Täuschenden zu einem rechtlich erheblichen Verhalten veranlassen wolle. Das hat der Vorderrichter aber keineswegs verkannt. Denn wenn der Angekl. durch seine Handlungsweise nach der ausdrücklichen Feststellung des Vorderrichters den revidierenden Polizeibeamten (in Wirklichkeit übrigens nicht nur diesen, sondern alle Polizeibeamten, an denen er an den beiden Tagen mit dem Selbewagen vorüberfuhr) bestimmen wollte, von einer Strafanzeige abzusehen, die er infolge der Benutzung des nicht zugelassenen und versteuerten Kraftwagens auf öffentlichen Wegen an sich zu gewärtigen hatte, so war seine Absicht tatsächlich darauf gerichtet, die Polizei zu einem rechtlich erheblichen Verhalten zu veranlassen. Sodann hält die Rev. die bloße Feststellung des Vorderrichters, der Angekl. habe sämtliche Merkmale des äußeren Tatbestandes gekannt, nicht für ausreichend, da der Angekl. einfachen Standes und Bildungsgrades sei, während andererseits hier zur Strafbarkeit die Erkenntnis „immerhin nicht ganz leicht verständlicher Verhältnisse“ gehöre, da es sich um die

Bedeutung eines polizeilichen Kennzeichens und den Unterschied zwischen Erkennungs- und Beweiszeichen handelte. In der von der Rev. in diesem Zusammenhange angeführten Entscheidung des RG.: JW. 1931, 803 stand die Bedeutung von zwei Buchstaben auf den Deckeln von Heringsfässern zur Erörterung, über die nach den Feststellungen des Patriciers selbst in Fachkreisen keine vollständige Klarheit herrschte. Dieser Sachverhalt hat das RG. veranlaßt, auszusprechen, daß eine solche zusammenfassende Feststellung, wie sie hier gerügt wird, nicht ausreicht, „wenn zur Strafbarkeit die Erkenntnis sehr schwieriger und nicht für jeden verständlicher Verhältnisse erforderlich sei“. Im vorl. Falle handelt es sich um eine Urkunde wesentlich anderen Inhaltes. Die Bedeutung eines polizeilichen Kennzeichens an einem Kraftwagen ist in den Kreisen der Kraftfahrer bekannt. Zudem hat der Vorderrichter hier nicht nur die gerügte zusammenfassende Feststellung getroffen, sondern darüber hinaus auch als erwiesen angesehen, der Angekl. habe gewußt, daß die Kennzeichen an den Kraftfahrzeugen behördlicherseits zugeteilt und abgestempelt werden und dazu dienen, der Polizei Anhaltspunkte und Beweismittel zur Feststellung der Person des Führers zu geben. Der Angekl. ist sich also der Bedeutung des polizeilichen Kennzeichens nach den Feststellungen des angefochtenen Urts. in vollem Umfange bewußt gewesen. Ob er auch den strafrechtlichen Begriff der Urkunde und der fälschlichen Anfertigung einer Urkunde gekannt hat, ist unerheblich. Übrigens scheidet jeder Zweifel an der Schuld des Angekl. in subjektiver Hinsicht auf Grund der weiteren Feststellung des angefochtenen Urteils aus, daß der Angekl. bei früherer Gelegenheit von dem Polizeibeamten auf das Strafbare seiner Handlungsweise aufmerksam gemacht worden ist. Schließlich ist auch festgestellt worden, daß der Angekl. in der Absicht gehandelt hat, sich einen Vermögensvorteil zu verschaffen.

Die Strk. hat also zu Recht den Tatbestand der schweren Urkundenfälschung angenommen. Damit erweist sich auch die Rüge der Verletzung des § 25 KraftfG. als unbegründet. Denn diese Bestf. findet nach ihrem ausdrücklichen Wortlaut nur dann Anwendung, wenn nicht nach den Vorschriften des StGB. eine höhere Strafe verwirkt ist. Sie hat sich also selbst nur subsidiären Charakter beigelegt und hat deshalb hier auszuscheiden, weil der Angekl. sich gegen das StGB. vergangen hat. Es kann der Rev. auch nicht zugegeben werden, daß mit der Annahme, daß Fälle der vorliegenden Art nach den §§ 267, 268 StGB. zu ahnden seien, der offenbar gerade für sie geschaffene § 25 KraftfG. kaum jemals praktisch bedeutsam werde. Daß statt des § 25 KraftfG. gerade das Verbot der Urkundenfälschung in Frage kommen kann, ist anerkannt (vgl. Isaac-Sieburg § 25 Anm. 7; BayObVg.: JW. 1929, 945). Im übrigen ist für die Anwendung des § 25 KraftfG. in allen denjenigen Fällen Raum, in denen echte oder falsche (den echten ähnlich aussehende) Kennzeichen verwendet werden, die keinen Dienststempel tragen und daher mangels der Eigenschaft als Beweismittel keine Urkunden sind.

(RG. Stettin, StrSen., Urt. v. 26. Sept. u. 17. Okt. 1931, 2 S 206/31.)

Mitgeteilt von LG. Dr. Adam, Stettin.

Stuttgart.

**32.** §§ 223, 230 Abs. 1 StGB. Eine Fahrlässigkeit kann in der Nichtbeleuchtung des Fahrzeuges bei Dunkelheit liegen, auch wenn die Vorschriften der Verkehrsordnung nicht verletzt sind.

(RG. Stuttgart, StrSen. Urt. v. 10. Dez. 1930.)

Mitgeteilt von RA. Kloppe, Eßlingen.

**33.** Zur Auslegung des § 26 KraftfVerkVd. f)

Nach § 26 KraftfVerkVd. hat der Führer eines Kraftfahrzeugs anderen Personen die Absicht des Stillhaltens durch senkrechtes Hochhalten des Armes rechtzeitig zu erkennen zu geben. Wenn nun auch mit Müller, Automobilgesetz, 5. Aufl., Anm. 1 zu § 26 KraftfVerkVd. diese Vorschrift dahin auszulegen ist, daß der Führer das erwähnte Zeichen unterlassen kann, wenn andere Personen nicht in erwählender Nähe sind, so ist doch der Revision nicht zu bestreiten, daß der Angekl. auf einer Landstraße letzteres nicht ohne weiteres annehmen konnte. Nach den tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils war es indessen für den in seinem geschlossenen Wagen sitzenden Angekl. überhaupt unmöglich, durch Hochheben des Armes die Absicht des Stillhaltens anzuzeigen. Der Führer eines Kraftwagens kann aber für die Nichtbefolgung einer unbefugbaren Vorschrift nicht verantwortlich gemacht werden. Eine gesetzliche Vorschrift, daß der Führer eines Kraftwagens dann, wenn er infolge der Beschaffenheit seines Wagens die Absicht des Stillhaltens durch Hochheben des Armes nicht zu erkennen geben kann, verpflichtet wäre, als Ersatz ein Zeichen durch eine zu diesem Zweck anzubringende mechanische Einrichtung zu geben, besteht nach der derzeitigen Gesetzgebung nicht; § 26 KraftfVerkVd. bestimmt nur, daß zum Abgeben der Zeichen statt des Armes auch eine mechanische Einrichtung benutzt werden kann (zu vgl. Müller, Automobilgesetz, 5. Aufl., Anm. 5 zu § 26 KraftfVerkVd. und Bezold: JW. 1929, 955).

Der vom BayObVg.: JW. 1929, 2060 vertretenen Auffassung, daß der Führer eines Kraftwagens dann, wenn er die Absicht des Stillhaltens infolge der Beschaffenheit seines Wagens nicht durch Hochhalten des Armes zu erkennen geben könne, und wenn er auch kein mechanisches Haltezeichen an seinem Wagen angebracht habe, seinen Wagen überhaupt nicht in Verkehr bringen dürfe, vermochte sich der StrSen. nicht anzuschließen (zu vgl. die Ausführungen von Bezold: JW. 1929, 955).

Wohl aber geht der StrSen. davon aus, daß ein Kraftwagenführer, der die Absicht des Stillhaltens weder durch das für die Regel vorgeschriebene Armzeichen noch durch ein mechanisches Ersatzzeichen anzeigen kann, verpflichtet ist, dem Umstand, daß die Führer hinter ihm fahrender Fahrzeuge durch keine Zeichen auf seine Absicht des Stillhaltens aufmerksam gemacht werden, Rechnung zu tragen und deshalb bei der Einleitung und Ausführung des Stillhaltens besondere Vorsicht anzuwenden.

(RG. Stuttgart, StrSen., Urt. v. 29. Jan. 1930, Tgb. Nr. 808/29.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Julius Mayer, Ellwangen.

\*

**34.** Ein Verstoß gegen die allgemeinen Pflichten des Kraftfahrers begründet bei Angehörigen der Reichswehr regelmäßig keine Anwendung des § 29 MilStGB. f)

Der Angekl. hat als Führer eines militärischen Kraftfahrzeugs und Angehöriger der Kraftfahrabteilung einen Zusammenstoß mit einem Motorradfahrer schuldhaft verursacht; der Motorradfahrer wurde dabei verletzt. SchöffG., Strk. und OVG. haben verurteilt.

Die Revision führt selbst zutreffend aus, daß die Pflicht zur Beobachtung der allgemeinen PolVd. nicht schon deswegen zu einer „militärischen Dienstpflicht“ i. S. des § 29 MilStGB. wird, weil auch die Richtlinien (vgl. HeeresVdVl. 1921, 167) die Militärpersonen zu ihrer Beobachtung verpflichten. Vielmehr trifft dies nur dann zu, wenn die betr. Pflicht aus besonderen in den militärischen Verhältnissen liegenden Gründen, also aus militärischen Interessen (vgl. ArchMilR. 1909/10, 423) zugleich zu einer besonderen militärischen Dienstpflicht erhoben ist. Dies kann sich aus einer ausdrücklichen Dienstvorschrift oder ohne dies aus militärdienstlichen Grundsätzen ergeben (RMilG. 5, 107; 1, 30; 2, 101). Die Revision behauptet dies hier deswegen, weil der Angekl. als Angehöriger der Kraftfahrtruppe die besondere militärische Berufspflicht habe, die allgemeinen Pflichten des Kraftfahrers (vgl. §§ 222, 230 StGB., KraftfG. und Vd.) zu erfüllen. Dies trifft jedoch im vorliegenden Fall nicht zu. Wenn allerdings ein Militärkraftfahrer bei einer dienstlichen Fahrt durch Außerachtlassung der ihm obliegenden Pflichten militärische Interessen verletzt, so könnte die Verletzung einer militärischen Dienstpflicht und gegebenenfalls die Anwendung des § 29 MilStGB. in Frage kommen. Einer Entsch. dieser Frage bedarf es aber nicht, da im vorliegenden Fall nur die Verletzung des Nebenkl. und die Übertretung der KraftfVerkVd. Gegenstand der Beurteilung ist.

An der Vermeidung der Verletzung einer dritten Person, hier des Nebenkl., hat aber das Heer kein über das allgemeine Interesse hinausgehendes, in besonderen militärischen Gründen liegendes Interesse. Die Verletzung des Nebenkl. ist daher keine strafbare Handlung, die i. S. des § 29 MilStGB. zugleich die Verletzung einer militärischen Dienstpflicht enthielt. Dies würde auch dann nicht

Zu **34.** Das alte PrMilStGB. hatte noch militärische Freiheitsstrafen, Festung und Arrest, die auch bei bürgerlichen Straftaten der Soldaten Verwendung fanden. Soweit die allgemeinen Strafgesetze Geldstrafen vorsehen, bestand der Grundgedanke der Umwandlung in militärische Freiheitsstrafe. Dieser Grundgedanke ist im deutschen MilStGB., das bei Verletzungen der allgemeinen Strafgesetze durch Soldaten eine Umwandlung der gewöhnlichen Freiheitsstrafen in militärische nicht mehr kennt, in der abgeschwächten Form aufrechterhalten, daß, wo die allgemeinen Strafgesetze Geld- und Freiheitsstrafe wahlweise androhen, auf Geldstrafe nicht erkannt werden darf, wenn durch die Tat zugleich eine militärische Dienstpflicht verletzt ist. Diese Vorschrift, eine offensibare Halbheit, hat sich von jeher geringer Beliebtheit erfreut. Die obige Entsch. verneint die Verletzung einer militärischen Dienstpflicht, wenn keine eigentlich militärischen Interessen berührt sind, sondern, wie bei Beschädigung einer Zivilperson, lediglich das allgemeine Interesse an der Sicherheit von Personen. Dem ist beizutreten. Zu bedauern bleibt nur, daß die Entsch., da wohl Strafantrag vorlag, keinen Grund gehabt zu haben scheint, sich gemäß §§ 232, 230 StGB. näher darüber auszusprechen, ob der Angehörige einer Kraftfahrabteilung, welcher als Führer eines militärischen Kraftfahrzeugs eine Zivilperson schuldhaft überfährt, zu der Aufmerksamkeit, welche er außer Augen setzte, vermöge seines „Verzuges“ als Reichswehrsoldat besonders verpflichtet war.

OG. Dr. Riffom, Hensburg.

Zu **33.** Vgl. BayObVg., Urt. v. 30. Mai 1930, RevReg. I Nr. 147/30 oben S. 805 Nr. 5.

zutreffen, wenn man annimmt, daß der Angekl. etwa durch schuldhaftige Gefährdung des ihm anvertrauten Fahrzeugs auch seine militärische Dienstpflicht verletzt habe. § 29 erfordert, daß die strafbare Handlung selbst, also hier gerade die Körperverletzung des Nebenkl., zugleich eine militärische Dienstpflicht verletzt. Es war noch zu prüfen, ob nicht etwa die Übertretung des § 21 KraftfV., vgl. mit § 18 Abs. 2 KraftfV., wegen der der Angekl. verurteilt wurde, zugleich eine Verletzung einer militärischen Dienstpflicht enthält. Auch dies ist zu verneinen. Die Vorschriften der KraftfV. sind nicht von der Heeresleitung, sondern vom Reichsw. erlassen. Sie bezwecken nicht den Schutz des Führers und seines Fahrzeugs, sondern (außer den Insassen) vor allem den Schutz Dritter durch das Fahrzeug gefährdeter Personen und ihre Rechtsgüter. Die Heeresleitung hat also an der Beobachtung dieser Vorschriften ein militärisches Interesse höchstens mittelbar und nur dann, wenn im Einzelfall ihre Verletzung zugleich eine schuldhaftige Verletzung militärischer Interessen im oben erörterten Sinn enthält.

Die verletzte besondere militärische Dienstpflicht wäre aber auch in diesem Fall nicht sowohl die Pflicht zur Beobachtung der Polizeivorschrift als solche, sondern die Pflicht zur Vermeidung der Verletzung militärischer Interessen, also insbes. der Verletzung beförderter Militärpersonen, der Beschädigung des Militärfahrzeugs u. dgl. Es kann daher nicht anerkannt werden, daß für Angehörige der Kraftfahrtruppe eine militärische Dienstpflicht zur Beobachtung der polizeilichen Vorschriften als solcher besteht.

(OLW. Stuttgart, Ur. v. 5. Sept. 1930, Tagb. Nr. 476.)

Mitgeteilt von R. Dr. Schoeck, Stuttgart.

## Dresden.

### 2. Sonstiges materielles Recht.

**35.** Gültigkeit einer Polizeivorschrift, die „alles ungebührliche Benehmen seitens Zurechtgewiesener oder Dritter gegen Polizeibeamte“ unter Strafe stellt.

Nach §§ 94 Abs. 2, 100 DresdnV. ist u. a. alles ungebührliche Benehmen seitens Zurechtgewiesener oder Dritter gegen den einschreitenden Polizeibeamten verboten und unter Strafe gestellt.

Gegen die Rechtsgültigkeit dieser Vorschrift sind begründete Bedenken nicht zu erheben, wenn man ihr die ihrem Sinn und Zweck entsprechende Auslegung gibt. Ihre gesetzliche Grundlage findet sie in § 366 Ziff. 10 StGB., nach der bestraft wird, wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen und Wasserstraßen erlassenen PolV. übertreut, und in § 2 Ziff. 1 SächfGes. A über Kompetenzverhältnisse zwischen Justiz- und Verwaltungsbehörden v. 28. Jan. 1835 (SächfWB. 55).

Mit der Vorschrift in § 94 Abs. 2 DresdnV. hat nicht jedes ungebührliche Benehmen Zurechtgewiesener oder Dritter gegenüber dem einschreitenden Polizeibeamten verboten und unter Strafe gestellt werden sollen, sondern nur ein solches in gröblicher Weise gegen Sitte und Anstand verstoßendes Benehmen, das die Sicherheit, die Ruhe oder die Ordnung auf öffentlichen Straßen zu beeinträchtigen oder zu stören geeignet ist. Es ist nicht anzunehmen, daß das Polizeipräsidium diese Vorschrift in einem weiteren Sinne hat ausgelegt wissen wollen. Voraussetzung der Anwendbarkeit dieser Vorschrift ist auch, daß das ungebührliche Benehmen sich gegen einen Polizeibeamten richtet, der aus verkehrspolizeilicher Veranlassung eingeschritten ist. Ein ungebührliches Benehmen seitens eines aus solcher Veranlassung Zurechtgewiesenen gegen den einschreitenden Polizeibeamten kann sehr wohl nicht etwa nur ein Stehenbleiben von Straßenpassanten, sondern auch die Ansammlung einer Menschenmenge und deren Stellungnahme gegen den Polizeibeamten verursachen und auf diese Weise geeignet sein, den Bestand der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung zu gefährden. Der Tatbestand der Übertretung nach § 94 Abs. 2 ist hiernach nur in allen den Fällen nicht als gegeben zu erachten, in denen das ungebührliche Benehmen in keiner Weise geeignet ist, den Bestand der Sicherheit, Ruhe und Ordnung der öffentlichen Straßen usw. zu beeinträchtigen oder zu stören.

Wie das OLW. Dresden in seinem die Rechtsgültigkeit der gleichen Vorschrift in der damals geltenden DresdnV. bejahenden Urteil SächfOLW. 31, 150 ausgesprochen hat, ist ein ungebührliches Benehmen gegen einen Polizeibeamten sehr wohl denkbar, ohne daß es unter den Tatbestand der Beamteneubildung oder des Widerstandes gegen die Staatsgewalt fällt. Es muß sich durchaus nicht mit einem dieser Tatbestände decken. Andererseits braucht aber auch der Tatbestand der Beamteneubildung oder des Widerstandes gegen die Staatsgewalt nicht zugleich auch ein ungebührliches Benehmen i. S. der obigen Auslegung zu enthalten.

(OLW. Dresden, Ur. v. 20 Mai 1930, 2 Ost 5/30.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

**36.** § 105i GewD. Als Verkehrsgewerbe sind nicht nur die Gewerbe anzusehen, welche die Beförderung selbst ausführen, sondern auch diejenigen, die Beförderungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Ob Personen oder Sachen befördert werden, ist gleichgültig. Die Beförderung braucht nicht dem öffentlichen Verkehr zu dienen. (1)

Der von der Rev. als rechtsirrig bekämpften Ansicht des RR., daß die vom Angekl. selbst mit einem ihm gehörigen Transportkraftwagen an verschiedenen Sonntagen im Auftrage eines Viehhändlers in R. von dort nach dem Schlachthof in D. berufsmäßig und zum Zwecke der Gewinnerzielung ausgeführten Viehtransporte keinen Verstoß gegen §§ 1, 5 SächfSonntagsV. v. 24. Dez. 1921 (SächfWB. 458) darstellen, weil das vom Angekl. betriebene Fuhrhaltergeschäft ein Verkehrsgewerbe sei, die von ihm selbst ausgeführten Viehtransporte mithin als gewerbliche Arbeiten anzusehen seien, mit denen Arbeitnehmer nach § 105i GewD. an Sonn- und Festtagen beschäftigt werden dürfen (§ 1 Abs. 1 Satz 2 Buchst. a Gef. v. 24. Dez. 1921), ist beizutreten.

Daß die von dem Angekl. selbst in seiner Eigenschaft als Inhaber des Fuhrhaltergeschäfts und im Rahmen dieses Geschäftsbetriebes ausgeführten Viehtransporte als gewerbliche Arbeiten i. S. des § 1 Abs. 1 Gef. v. 24. Dez. 1921 zu gelten haben, kann keinem Zweifel unterliegen. Ihre Vornahme würde hiernach an Sonn- und Festtagen unzulässig sein, und der Angekl. würde sich daher, obwohl er die Transporte selbst in seiner Eigenschaft als Inhaber des Gewerbebetriebes ausgeführt hat, auf Grund von § 5 des Gef. strafbar gemacht haben, wenn mit dieser gewerblichen Arbeit Arbeitnehmer an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden dürften. Verjährt würde die Strafverfolgung des Angekl. wegen der in dem festgestellten Tun etwa zu erlickenden Vergehen gegen das SonntagsV. nicht sein, weil dieses Gesetz die kurze Verjährungsfrist des § 145 Abs. 2 GewD. nicht übernommen hat. Zu prüfen ist hiernach, ob nach den rechtsrechtlichen Bestimmungen Arbeitnehmer mit Arbeiten der hier fraglichen Art an Sonn- und Festtagen beschäftigt werden dürfen. Diese Frage ist zu bejahen.

Von dem in § 105b Abs. 2 GewD. aufgestellten Verbot der Beschäftigung von Gehilfen, Lehrlingen und Arbeitern im Handelsgewerbe an Sonn- und Festtagen sind nach § 105i Abs. 1 u. a. die Verkehrsgewerbe ausgenommen. In Verkehrsgewerben dürfen daher auch an Sonn- und Festtagen Gehilfen, Lehrlinge und Arbeiter beschäftigt werden. Die Gewerbetreibenden können indessen nach § 105i Abs. 2 die Arbeiter u. a. in diesen Gewerben nur zu solchen Arbeiten an Sonn- und Festtagen verpflichten, die nach der Natur des Gewerbebetriebes einen Aufschub oder eine Unterbrechung nicht gestatten. Die Arbeiter in den Verkehrsgewerben können hiernach Arbeiten, die nicht unaufschiebbar sind, ablehnen, ohne sich haftbar zu machen.

Was unter dem Begriff „Verkehrsgewerbe“ in § 105i Abs. 1 GewD. zu verstehen ist, ist in diesem Gesetze nicht bestimmt. Wenn dieser § 105i Abs. 1 die Verkehrsgewerbe u. a. auch von dem in § 105b Abs. 2 aufgestellten Verbot der Beschäftigung von Arbeitnehmern an Sonn- und Festtagen im Handelsgewerbe ausnimmt, so folgt hieraus, daß von diesem Verbot nicht etwa nur die Verkehrsgewerbe, die keine Handelsgewerbe i. S. des § 105b Abs. 2 a. a. O. sind, sondern alle Verkehrsgewerbe, also auch wenn und soweit sie Handelsgewerbe i. S. dieser Vorschrift sind, haben ausgenommen werden sollen. Auch ein Verkehrsgewerbe, das als solches Handelsgewerbe ist, fällt hiernach unter die Ausnahmevorschrift des § 105i Abs. 1. Zutreffend führt das OLW. Königsberg im Ur. : 33B. 1928, 3010<sup>13</sup> aus, daß eine kasuistische Aufzählung der unter den Begriff „Verkehrsgewerbe“ fallenden gewerblichen Tätigkeiten, wie sie im Schrittmann vielfach an Stelle einer Begriffsbestimmung aufträte (vgl. Landmann-Rohmer, 1928, Anm. 4 c zu § 41 a und Stenglein, Strafr. Nebenges., 4. Aufl., III Anm. 6 zu § 105i GewD. und I, 984 Anm. 6 zu § 5 RindSchG.), bei der ständigen Entwicklung

Zu 36. Freulicherweise hat sich nunmehr auch das OLW. Dresden der bereits von dem OLW. Königsberg vertretenen Auffassung angeschlossen, wonach eine brauchbare Auslegung des Begriffs „Verkehrsgewerbe“ nur aus den Bedürfnissen des Verkehrs zu gewinnen ist. Jede gewerbliche Tätigkeit, die unmittelbar der Beförderung von Personen oder Sachen dient, gehört danach zum Verkehrsgewerbe, wobei es auch gleichgültig ist, ob die Tätigkeit in der Beförderung selbst oder darin besteht, daß die Beförderungsmittel (Reitpferde, Fahrräder, Kraftwagen usw.) vermietet werden. Es ist auch zu billigen, daß das OLW. Dresden der von Hoffmann in der Anm. zu dem Königsberger Urteil 33B. 1928, 3010 ausgesprochenen Meinung entgegentritt, wonach zum Verkehrsgewerbe nur eine solche gewerbliche Tätigkeit gerechnet werden kann, die dem öffentlichen Verkehr dient, sich in der Öffentlichkeit vollzieht und deren besondere Regelung durch § 37 GewD. der Crispolizeibehörde vorbehalten ist. Neben der von dem OLW. Dresden hierfür mit Recht angeführten Begründung ist vor allem auch zu betonen, daß die Unterscheidung zwischen einer dem öffentlichen und einer dem privaten Verkehr dienenden gewerblichen Tätigkeit in der Praxis kaum möglich sein wird.

RA. Dr. Werner Pünder, Berlin.

und Wandlung im Verkehrsweisen ebenso wenig geeignet sei, den Begriff des Verkehrsgewerbes zu erschöpfen, wie das von manden Schriftstellern empfohlene Zurückgehen auf die Gewerbestatistik, die u. a. auch Handelsgewerbe und Verkehrsgewerbe sondere. Der erk. Sen. schließt sich der von dem OVG. Königsberg vertretenen Rechtsauffassung an, daß eine brauchbare Auslegung des Begriffs „Verkehrsgewerbe“ nur aus den Bedürfnissen des Verkehrs, dem diese Vorschrift eine Ausnahmestellung hinsichtlich der Sonntagsruhe zubilligen wolle, zu gewinnen sei, daß danach als Verkehrsgewerbe jedes Gewerbe zu gelten habe, das unmittelbar der Beförderung von Personen und Sachen diene, und daß als unmittelbar der Beförderung dienend nicht nur die Gewerbe anzusehen seien, die die Beförderung selbst ausführen, sondern auch diejenigen, die Beförderungsmittel und Beförderungsmöglichkeiten unmittelbar zur Verfügung stellen.

Bei dieser dem Sinn und auch dem Zwecke der fraglichen Vorschrift nicht widersprechenden Auslegung des Begriffs „Verkehrsgewerbe“ kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die hier in Betracht kommenden Viehtransporte des Angekl., die er im Betriebe seines Handelsgewerbes als Fuhrhalter (Frachtführer vgl. § 1 Abs. 2 Ziff. 5 und § 425 HGB.) ausgeführt hat, unter den Begriff des Verkehrsgewerbes fallen.

Die Ansicht der Rev., daß dem Sinne der Vorschrift in § 105 i GewO. entsprechend unter dem Begriff „Verkehrsgewerbe“ lediglich das den Personenverkehr betreffende Gewerbe zu verstehen sei, kann ebenso wenig als richtig anerkannt werden wie die von Hoffmann in der Besprechung des Königsberger Ur. vertretene Auffassung, daß zum Verkehrsgewerbe nur solche Gewerbebehandlungen gerechnet werden könnten, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sich in der Öffentlichkeit vollziehen und deren besondere Regelung durch § 37 GewO. der Ortspolizeibehörde vorbehalten sei.

Diese einschränkende Auslegung, insbes. die Unterscheidung zwischen Personen- und Güterverkehr bzw. zwischen öffentlichem und nichtöffentlichem Verkehr, findet weder in dem Wortlaut noch in dem Sinne und dem Zwecke der gesetzlichen Vorschrift eine Stütze. Es liegt auch kein Anhalt dafür vor, daß der Gesetzgeber etwa nur solche Gewerbebehandlungen zum Verkehrsgewerbe habe gerechnet wissen wollen, deren besondere Regelung durch § 37 GewO. der Ortspolizeibehörde vorbehalten ist.

Daß § 105 i Abs. 2 GewO. nur eine zivilrechtliche Bestimmung hinsichtlich der Gültigkeit von Vereinbarungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern über die Vornahme von Arbeiten an Sonntagen und Festtagen enthält, nicht aber ein unter Strafe gestelltes Verbot von Arbeiten, mit denen Arbeitnehmer an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden dürfen, ist im angefochtenen Ur. zutreffend dargelegt. Dies folgt übrigens auch daraus, daß in dem § 146 a GewO., in dem die Zuwiderhandlungen gegen das Verbot der Beschäftigung von Arbeitnehmern an Sonn- und Festtagen unter Strafe gestellt sind, der § 105 i wie auch der § 105 a nicht mit aufgeführt ist.

Die nur zum Schutze der Arbeitnehmer erlassenen Vorschriften in §§ 105 a ff. GewO. sind im vorl. Falle nicht anwendbar, weil der Angekl. die Viehtransporte selbst als Inhaber des Fuhrhaltergeschäfts ausgeführt hat und nicht durch Arbeitnehmer hat ausführen lassen. Übrigens würde sich aber der Angekl., selbst wenn er diese sonntäglichen Viehtransporte durch Arbeitnehmer hätte ausführen lassen, aus den gleichen Erwägungen, aus denen seine Strafbarkeit aus §§ 1, 5 SonntagsrG. zu verneinen ist, auch nach den Vorschriften der GewO. nicht strafbar gemacht haben.

(OVG. Dresden, Ur. v. 20. Jan. 1931, 2 OstA 164/30.)

Mitgeteilt von OstA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

\*

**37.** Ziff. III ArbZWD. v. 23. Nov. 1918 und 17. Dez. 1918; §§ 1, 9, 11, 14 ArbZWD. v. 14. April 1927. Die Arbeitszeitbestimmungen der ArbZWD. 1927 gelten grundsätzlich auch für das Verkehrsgewerbe. Für das Verkehrsgewerbe sind durch Gesamtvereinbarungen weitere allgemeine Ausnahmen, als wie sie die ArbZWD. 1927 vorsieht, gestattet, insbes. auch die Ermöglichung einer Überfreitung der Zehnstundengrenze. †)

Der Angekl. ließ im Sommer 1930 dreimal bei sog. Überlandtransporten die beteiligten Arbeiter je 13 Stunden am Tage arbeiten und ließ diese Überstundenarbeit durch Arbeiter an geschäftsrühigen

Zu 37. Daß die ArbZWD. grundsätzlich auch für das gesamte Verkehrsgewerbe gilt, ist heute überwiegende Ansicht. Daß trotzdem eine Beschäftigung von dreizehn Stunden, wenn sie in einem TarVertr. vorgesehen ist, keine strafbare Handlung bildet, wird man auf Grund des Wortlautes der Best. anerkennen müssen. Denn in der Neufassung v. 14. April 1927 ist in § 9 ArbZWD. ausdrücklich ausgeprochen worden, daß die Grenze des Zehnstundentages nur für Mehrarbeit bei Anwendung der §§ 3—7 gilt. Im Verkehrsgewerbe ist tarifl. Mehrarbeit aber nicht nur auf Grund des § 5 ArbZWD., sondern auch auf Grund des Art. III der Anordnung v. 23. Nov. 1918 möglich. Hier ist eine Höchstgrenze der Tagesbeschäftigung ebenso wenig gegeben wie bei Anwendung des § 1 ArbZWD.

Dr. Heinz Pothhoff, Berlin.

Tagen mit Zustimmung der Arbeiter und nach Gehör der Betriebsvertretung aus. Das LG. hat festgestellt, daß diese Überstundenarbeit sich im Rahmen des MantelTarVertr. und des Lohn tariffs für das Transport- und Verkehrsgewerbe v. 3. Jan. 1929 hielt, die für die Gesellschaft und ihre Arbeiter verbindlich waren. Es hat aber den äußeren Tatbestand eines Vergehens nach §§ 9, 11 ArbZWD. v. 14. April 1927 für erfüllt erachtet, weil die Zehnstundengrenze des § 9 überschritten worden sei, der neben den Best. des gen. TarVertr. zu beachten sei.

Die Frage, ob und inwieweit die ArbZWD. 1927 auf das Verkehrsgewerbe anzuwenden ist, ist in Rpr. und Schrifttum streitig (vgl. Rohmer, ArbZWD., 2. Aufl., S. 64 Anm. 2). Das LG. vertritt die Ansicht, daß die WD. in vollem Umfange für das Verkehrsgewerbe gelte, und daß dieses daher bei der Regelung der Arbeitszeit durch TarVertr. — ebenso wie alle anderen Gewerbe — nur in den von der WD. zugelassenen Grenzen vom Grundsatz des Achtstundentages abweichen könne. Die StrL. verkennt dabei die Sonderstellung, die dem Verkehrsgewerbe für seine Arbeiter durch Ziff. III ArbZWD. v. 23. Nov. 1918 und 17. Dez. 1918 und für seine Angestellten in § 15 AngArbZWD. v. 18. März 1919 eingeräumt worden ist. Diese Vorschr. sind durch §§ 1, 14 Abs. 1 ArbZWD. 1927 wieder in Kraft gesetzt worden. In Ziff. III ArbZWD. 1918, die hier allein in Frage kommt, ist bestimmt, daß für die in Verkehrsgewerben erforderl. durch die Zeitverhältnisse bedingten allgemeinen Ausnahmen von den vorstehenden Vorschr. alsbald Vereinbarungen zwischen den Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu treffen sind, und daß weitere Regierungsanordnungen vorbehalten bleiben, falls solche Vereinbarungen nicht innerhalb zweier Wochen zustande kommen. Die „vorstehenden Vorschr.“, von denen Ausnahmen zugelassen werden, sind die durch die ArbZWD. 1927 wieder in Kraft gesetzte Ziff. I, nach der die Regelung der Arbeitszeit in der WD. die gewerb. Arbeiter in allen gewerb. Betrieben umfaßt, sowie Ziff. II, die nunmehr aufgehoben und durch den § 1 ArbZWD. 1927 ersetzt worden ist, in dem jetzt wie früher in Ziff. II der Grundsatz des Achtstundentages aufgestellt ist. Aus der Fassung der Sondervorschr. für das Verkehrsgewerbe ist daher zu entnehmen, daß grundsätzlich der Achtstundentag und die für die gewerb. Betriebe in allg. getroffene Regelung der Arbeitszeit der gewerb. Arbeiter, also die Arbeitszeitbestimmungen der ArbZWD. 1927, auch für das Verkehrsgewerbe gelten sollen. Denn das Verkehrsgewerbe wird in Ziff. III ArbZWD. 1918 nicht schlechthin von der Anwendung des Grundsatzes des achtstündigen Arbeitstages befreit, sondern es ist nur vorgesehen, daß für das Verkehrsgewerbe allg. Ausnahmen, die infolge seiner Eigenart erforderlich sind und durch die Zeitverhältnisse bedingt sind, durch Gesamtvereinbarungen jeder Art zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern (also nicht nur durch TarVertr. für ganze Berufsgruppen) zu treffen sind, und daß unter den obeng. Voraussetzungen weitere Anordnungen der Reichsregierung vorbehalten bleiben, die aber bisher nicht ergangen sind.

Der Zweck dieser Sonderregelung erschöpft sich nicht darin, einen gesetzl. Zwang zum Abschluß von Gesamtvereinbarungen für das Verkehrsgewerbe auszuüben, der für andere Gewerbezweige nicht besteht. Vielmehr ist mit dem ArbZG.: ZW. 1928, 2380 die wesentl. Bedeutung von Ziff. III ArbZWD. 1918 darin zu erblicken, daß im Verkehrsgewerbe von vornherein allgemeine Ausnahmen von dem Grundsatz des Achtstundentages vereinbart werden konnten, soweit es die besonderen Verhältnisse dieses Gewerbes nötig machten, während für die übrigen Erwerbszweige ursprünglich nur besondere Ausnahmen, insbes. für Notfälle und un vermeidl. Betriebsstörungen zugelassen waren. Die ArbZWD. 1927 hat nun auch für andere Gewerbe in §§ 2, 5 unter gewissen Einschränkungen in §§ 7, 9 die allg. Durchführung des achtstündigen Arbeitstages durch Gesamtvereinbarungen in Form von TarVertr. zugelassen. Da die WD. daneben ausdrücklich die Sonderregelung für das Verkehrsgewerbe durch die Wiederinkraftsetzung der Ziff. III ArbZWD. 1918 aufrechterhalten hat, so kann dies nur den Sinn haben, wie sich auch aus der allg. Begründung der WD. ergibt (zit. bei Rohmer a. a. D. 63), daß für das Verkehrsgewerbe weitere allgemeine Ausnahmen durch Gesamtvereinbarungen jeder Art gestattet sein sollen, als sie schon in der ArbZWD. 1927 selbst vorgesehen sind. Als solche weitergehende allg. Ausnahme kommt insbes. auch die Ermöglichung einer Überschreitung der Zehnstundengrenze des § 9 ArbZWD. 1927 in Betracht, die für diejenigen tarifvertragl. Vereinbarungen über die Arbeitszeit gilt, die auf Grund des § 5 ArbZWD. 1927 getroffen werden (ebenso BauOVLG.: ZW. 1929, 1483). Hätte der Gesetzgeber die Überfreitung der Zehnstundengrenze auch für Gesamtvereinbarungen verboten wollen, die ihre Rechtsgrundlage in Ziff. III ArbZWD. 1918 haben, so hätte er dies einfach dadurch zum Ausdruck bringen können, daß er im ersten Satz des § 9 ArbZWD. 1927 neben „den in den §§ 3—7 bezeichneten Ausnahmen“ auch die in Ziff. III ArbZWD. 1918 bezeichnete Ausnahme ansführte. Diese Auslegung trägt auch allein den Besonderheiten des Verkehrsgewerbes ausreichend Rechnung. Eine zwingende Bindung des Verkehrsgewerbes an die Zehnstundengrenze würde zur Folge haben, daß Transporte mit Kraftfahrzeugen auf weitere Strecken überhaupt nicht durchzuführen wären oder mindestens in ganz unwirtschaftl. Weise erschwert würden. Diese Auslegung steht

auch nicht im Widerspruch mit dem erwähnten Urte. des RArbG. Diese Entsch. nimmt zu der hier in Betracht kommenden Streitfrage überhaupt nicht Stellung, sondern erklärt von den Einzelbestimmungen der ArbZWD. 1927 ausdrücklich nur den § 6 a (Wohnzuschlag für Mehrarbeit) für anwendbar auch auf das Verkehrsgewerbe, eine Folgerung, die sich ohne weiteres aus der grundsätzl. Erstreckung der ArbZWD. auf das Verkehrsgewerbe ergibt.

Nach alledem ist in der dreizehnhündigen Beschäftigung von Arbeitern schon objektiv keine Verletzung der ArbZWest. i. S. des § 11 ArbZWD. 1927 zu erblicken, da die Mehrarbeit der Arbeitszeitregelung in dem für den Betrieb und seine gewerbl. Arbeiter verbindl. Tarifvertr. und Lohnarif entsprach und somit nach der Ausnahmebestimmung in Ziff. III ArbZWD. 1918 zulässig war.

(OLG. Dresden, Urte. v. 6. Okt. 1931, 2 Ost 127/31.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

## Kiel.

### II. Verfahren.

**38.** §§ 413, 200, 207 StPD. Zum Erfordernis der Angabedes Strafgesezes in einer polizeilichen Strafverfügung.

Gegen den Angekl., den Arbeiter H., hatte die Polizeiverwaltung in B. am 9. Mai 1931 folgende Strafverfüg. erlassen:

„Sie haben am 7. Mai 1931 gegen 17 $\frac{1}{2}$  Uhr in B. den Bürgersteig in B. in der S. Straße mit einem Fahrrad befahren.

Die Übertretung wird bewiesen durch des Zeugnis des Polizeihauptwachmeister D. in B.

Es wird deshalb hiermit gegen Sie auf Grund der Verk-PolWD. v. 7. März 1927 (RegBl. S. 70) eine Geldstrafe von 2 RM, an deren Stelle, wenn sie nicht bezutreiben ist, eine Haftstrafe von einem Tag tritt, festgesetzt.“

Die Urchrift ist handschriftlich unterzeichnet und mit dem Stempel der Polizeiverwaltung versehen. Der Angekl. beantragte rechtzeitig zu Protokoll gerichtliche Entsch. Der UA. hat das Strafverfahren auf Kosten der Staatskasse mit der Begründung eingestellt, die Strafverfüg. sei unwirksam, weil sie nicht die einschlägigen §§ 25 u. 33 PolWD. anführe.

Die Rev. der StA. wurde zurückgewiesen. Die Rev. ist das allein zulässige Rechtsmittel, da die Einstellung des Verfahrens nach der ständ. Mspr. des Sen. dem Freispruch i. S. des § 313 StPD. gleichsteht und daher die §§ 334, 313 StPD. anzuwenden sind.

Der erk. Sen. hat bereits wiederholt ausgesprochen, daß nach der zwingenden Vorschr. des § 413 Abs. 3 StPD. in der polizeilichen Strafverfüg. das verletzte Strafgesez genau bezeichnet werden muß (Urte. v. 9. Jan. 1926, S 271/25; 3 StW. 47, 215). Es genügt daher nicht, daß bloß das ganze Gesez, in dem die Einzelvorschr. enthalten ist, angeführt wird. Das gilt auch dann, wenn dem Angekl. das Bestehen einer solchen Vorschr. bekannt ist, er sich also sagen mußte und vielleicht auch gesagt hat, daß sein Verhalten strafbar sei. Abgesehen davon, daß eine solche Kenntnis in den meisten Fällen bestehen wird, würde man eine unverträgliche Unsicherheit in das Rechtsleben hineintragen, wenn man das Erfordernis der Angabe des angewandten Strafgesezes entgegen dem Wortlaut des § 413 Abs. 3 StPD. jeweils von der Person des Täters und seiner inneren Einstellung abhängig machen wollte. Daß die Angabe des strafbaren Tatbestandes die Bezeichnung der angewandten Strafvorschr. nicht entbehrlich macht, ergibt sich ohne weiteres aus dem Wortlaut des Gesezes, welches Angabe der strafbaren Handlung und des angewandten Strafgesezes verlangt. Es handelt sich hierbei... um Mißvorschr. Eine polizeiliche Strafverfüg., die insoweit mangelhaft ist, ist daher unwirksam.

Daß das gerichtliche Verfahren nach vorausgegangener polizeilicher Strafverfüg. eine wirksame PolVfg. voraussetzt, hat der erk. Sen. bereits wiederholt ausgesprochen...

Es besteht kein Anlaß, von dieser Mspr. abzugehen. Eine den zwingenden gesetzlichen Vorschr. nicht genügende Strafverfüg. kann keine Grundlage für ein gerichtliches Verfahren bilden...

Gegen diese Auffassung läßt sich auch nicht einwenden, daß Mängel der polizeilichen Strafverfüg. durch Ergänzung und Berichtigung in der Hauptverhandlung heilbar seien. Zwar ist nach anerkannter Mspr. der auf dem Fehlen gesetzlicher Erfordernisse bei einer Anklageschrift (§ 200 StPD.) beruhende Mangel ebenso durch Ergänzung oder Berichtigung heilbar wie bei einem Eröffnungsbeschuß (§ 207 StPD.). Allein diese Fälle unterscheiden sich von denen einer mangelhaften polizeilichen Strafverfüg. doch wesentlich. Während in den ersteren Fällen das Gericht bereits mit der Sache befaßt ist, ist diese Wirkung in den letzteren Fällen noch nicht eingetreten, weil (vgl. auch die Überschrift des Abschn. 2 des Buches 6 StPD.) die Strafverfüg. — und zwar die wirksame Strafverfüg. — überhaupt erst die Grundlage für das Verfahren des Gerichts gem. §§ 413 ff. StPD. bildet...

(OLG. Kiel, StrSen., Urte. v. 21. Okt. 1931, S 175/31.)

Mitgeteilt von OLG. Dr. Vovensiepen, Kiel.

## Obergericht Danzig.

**I.** § 24 KraftVerfWD.; § 254 BGB. Bedeutung des Vorfahrtrechtes.

Das O. erkennt den Sinn des Vorfahrtrechtes, wenn es nur dann ein solches als bestehend annimmt, wenn beide Fahrzeuge nach der Entfernung vom mutmaßlichen Schnittpunkt ihrer Fahrwege unter Berücksichtigung der von den Fahrzeugen eingehaltenen Geschwindigkeiten ungefähr zur gleichen Zeit an dem Kreuzungspunkte sein würden. RG. 125, 207<sup>1)</sup> lehnt die vom O. vertretene Auffassung ab, wobei es ausführt: „Der Zweck der Vorschr. erfordert, daß der Führer des an sich zur Gestattung der Vorfahrt verpflichteten Fahrzeugs nur dann vordringen darf, wenn er nach Lage der gesamten Umstände mit Gewißheit annehmen kann, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben wird, in dem das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrtrassen erreicht hat. Als solche Umstände kommen beispielsweise die Schnelligkeit der beiden Fahrzeuge, ihre Länge, ihre Entfernung vom Kreuzungspunkte, die Beschaffenheit der Wagen in Betracht. Darauf, daß der vorfahrtberechtigte Führer seine etwa bis dahin eingehaltene unzulässige hohe Fahrgehwwindigkeit noch im letzten Augenblick kurz vor der Kreuzungsstelle auf das ... zulässige Maß herabsetzen werde, darf der vorfahrtspflichtige Führer bei der im Kraftfahrverkehr herrschenden Neigung, die gesetzlichen Vorschr. außer acht zu lassen, nicht rechnen.“ An diesem Standpunkt hat auch RG.: JW. 1931, 3338 festgehalten. Dort wird nochmals zusammengefaßt, daß der zur Beachtung des Vorfahrtrechtes verpflichtete Bekl. von dieser Verpflichtung nur dann befreit gewesen wäre, wenn entweder der Vorfahrtberechtigte von seinem Vorfahrtrecht keinen Gebrauch gemacht oder der Vorfahrtspflichtige die Kreuzungsstelle mit einem so klaren Vorsprung zuerst erreicht hätte, daß er nach Lage der gesamten Umstände, namentlich auch der von dem Vorfahrtberechtigten eingehaltenen Fahrgehwwindigkeit die Gewißheit haben konnte, die Kreuzung bereits hinter sich zu haben, bevor das andere Fahrzeug die Schnittlinie der Fahrtrichtung beider Wagen erreicht haben würde (vgl. Ann. Lurje a. a. D.). Es kommt also auf die vom O. angestellten Berechnungen über die Entfernung beider Fahrzeuge vom Kreuzungspunkt nicht weiter an. Der erheblich schneller als der Bekl. zu 2 fahrende Kl. befand sich schon bei der Straßenbahninsel auf dem Marktplatz L., als der Bekl. zu 2 den Versuch der Straßenüberquerung machte. Weber bestand für den Bekl. zu 2 ein Grund zu der Annahme, daß der schneller fahrende Kl. auf sein Vorfahrtrecht verzichten werde, noch war er so weit von der Kreuzungsstelle entfernt, daß der Bekl. zu 2 bei seiner langsameren Fahrgehwwindigkeit mit völliger Sicherheit darauf rechnen konnte, die Kreuzung hinter sich zu haben, bevor der Kl. den Kreuzungspunkt erreicht haben würde.

.....

Zu prüfen war weiter aber die Frage, ob der Kl. ein Mißverschulden an dem Unfall trifft, das nach § 254 BGB. seinen Anspruch ganz oder teilweise ausschließen würde. Richtig ist allerdings, daß der vorfahrtberechtigte Kl. sich keineswegs unbedingt auf sein Vorfahrtrecht verlassen und auch mit der Möglichkeit verkehrswidrigen Verhaltens des Führers anderer Fahrzeuge rechnen mußte. Das führt RG. 125, 208<sup>2)</sup> und JW. 1931, 3338 aus, ebenso JW. 1931, 3318. Brandt weist aber in der Ann. zur letztgen. Entsch. m. K. darauf hin, daß es einen Unterschied macht, ob das Vorfahrtrecht aus dem Verhältnis von Hauptweg zu Seitenweg oder aus der des von rechts kommenden Fahrzeugs hergeleitet wird. Im ersteren Falle, um den es sich auch hier handelt, darf die ratio legis nicht außer acht gelassen werden. Der Zweck der Vorschr. war, den Verkehr auf den Hauptstraßen fließend zu gestalten und möglichst rasch abzuwickeln. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die auf dem Hauptverkehrswege sich bewegenden Fahrzeuge i. allg. darauf rechnen dürfen, daß die aus den einmündenden Seitenwegen kommenden Wegebenußer die gesetzlichen Vorschr. beachten und sich unter Beobachtung der gehörigen Sorgfalt an die Hauptstraße herantasten. Andernfalls würde der Verkehr auf den Hauptstraßen in unerträglicher Weise verlangsam und abgedrosselt werden. Trägt man diesem Gesichtspunkt Rechnung, so ist das Verschulden des Kl. an dem Unfall zu verneinen.

(ObGer. Danzig, 2. ZivSen., Urte. v. 12. Jan. 1932, 2 II U 538/30.)

Mitgeteilt von ObGer. R. Methner, Danzig.

## Kugsburg.

### Landgerichte.

**I.** Das analoge Mietverhältnis des § 24 Abs. II MietSchG. gilt nur für Wohnräume, aber nicht für gewerbliche oder geschäftliche Räume. (Garage.)

Der Vermieter ist Eigentümer eines Wirtschaftsankwesens mit einer größeren Stallung. Der mittlere Teil dieser Stallung wird als

<sup>1)</sup> JW. 1929, 2816.

<sup>2)</sup> JW. 1929, 2816.

Unterstellraum für ein Auto auf unbestimmte Zeit vermietet und die Jahresmiete von 150 M. Kündigung ist ordnungsgemäß erfolgt, die Räumungsklage wird abgewiesen, da für das Mietverhältnis Mieterschutz besteht.

Bei dem strittigen Mietverhältnis handelt es sich um die Miete eines für geschäftliche Zwecke bestimmten Raumes. Für ein solches Mietverhältnis besteht Mieterschutz nur noch dann, wenn die Jahresmiete niedriger ist als 720 RM (LochWD. v. 25. Nov. 1929). Solches ist aber hier der Fall.

Die Berufung der Klagepartei auf § 24 MietSchG. ist abwegig. Der § 24 MietSchG. regelt die Fälle, in denen Untermietverhältnisse dem Mieterschutz unterstehen. Um ein Untermietverhältnis handelt es sich hier aber gar nicht, sondern um ein Hauptmietverhältnis, um ein reines Mietverhältnis. Von Untermiete kann begrifflich nur gesprochen werden, im Verhältnis zwischen Mieter und demjenigen, an den der Mieter weiter vermietet. Wenn dagegen der Eigentümer des Hauses einen Raum seines Hauses, auch wenn er ihn selbst benützt hat, vermietet, so ist ein solches Mietverhältnis keine Untermiete, sondern eine reine Miete. § 24 Abs. 2 MietSchG., der die Vermietung eines von dem Hauseigentümer benützten Raumes der Untermiete gleichstellt, bezieht sich, wie sich ohne weiteres aus dem Wortlaut und aus dem klaren Zusammenhange des Abs. 2 mit Abs. 1 ergibt, nur auf Wohnräume. Für die Vermietung von Geschäftsräumen trifft diese Bestimmung keine Regelung. *Con contrario* daraus zu schließen, daß, wenn ein Hauseigentümer Geschäftsräume vermietet, solches Mietverhältnis nicht unter Mieterschutz steht, ist nicht angängig; es würde das dem Sinn und Zweck der Bestimmung des § 24 MietSchG., der für Geschäftsräume keine Regelung getroffen hat und keine treffen wollte, widersprechen.

(LW. Augsburg, 2. ZR., Urt. v. 1. Mai 1930, II F 72/30.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Anton Fraunholz, Augsburg.

## B. Arbeitsgerichte.

### Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwalt Abel, Essen, Rechtsanwalt Dozent Dr. Georg Baum, Berlin, und Rechtsanwalt Dr. W. Oppermann, Dresden.

**I.** § 87 ArbGG. Die Rechtsbeschwerde muß die Begründung enthalten, auch wenn sie zur Niederschrift der Geschäftsstelle eingelegt wird. Nähere Ausführung der gegebenen Begründung in einem nachgereichten Schriftsatz ist zulässig. †)

Die RBeschw. ist in der gehörigen Form eingelegt, und zwar durch Erklärung zur Niederschrift der Geschäftsstelle desjenigen ArbG., das den angeforderten Beschl. erlassen hat. Der Antragsteller wendet ein, die RBeschw. entbehre der Begründung. Nun gelten freilich auch für die durch Erklärung zur Niederschrift der Geschäftsstelle eingelegte Beschwerde die Erfordernisse des § 87 Abs. 2 ArbGG. (vgl. Beschl. v. 28. März 1928: RArbG. 1, 255). Diese Ansicht wird jetzt auch in der Rechtswissenschaft allgemein geteilt (vgl. Derjch-Volkmar, 4. Aufl., Anm. 9a zu § 87, im

Zu 1. Die Begr. des Beschl. entspricht der allgemeinen Meinung (vgl. Kaskel S. 347) und der bisherigen Rpr. des RArbG. (vgl. Beschl. v. 3. Febr. 1928, RB 5/28).

§ 85 Abs. 2 ArbGG. spricht grundsätzlich aus, daß die Vorschr. der ZPO. über das RevVersf., insbes. die über Fristen nur insoweit gelten, als nicht in den §§ 85 bis 89 a. a. O. eine Abweichung verordnet ist. § 87 Abs. 2 läßt aber, abweichend von § 554 mit § 553 ZPO. die BeschwBegr. in einem von der BeschwSchrift verschiedenen Schriftsatz nicht zu, sondern schreibt im Interesse der Vereinfachung des Rechtsbeschwerdeverfahrens die Verbindung der Begr. mit der BeschwSchrift vor. Hierdurch ist die Begr. der RBeschw. als notwendiger Bestandteil der Rechtsmittelschrift erklärt. Deshalb ist die RBeschw. nicht in der gesetzlichen Form eingelegt, wenn sie die Rechtfertigung nicht enthält. Hierdurch ist die Begr. untrennbar mit der Einlegung verknüpft. § 87 Abs. 1 Satz 2 a. a. O. Dies ist aber nicht rein mechanisch zu verstehen, als ob nicht z. B. dies in einer von einem RA. unterzeichneten besonderen Schrift, die gleichzeitig mit der Rechtsmittelerklärung eingereicht wird, die Begr. nicht enthalten sein könnte (RArbG. 1, 255; JW. 1928, 1531). Gleiches gilt analog bei Einlegung der RBeschw. zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des zuständigen ArbG. § 87 Abs. 2 will aber nicht bejagen, daß es dem BeschwF. verwehrt ist, die in der BeschwSchrift enthaltene Begr. in einem weiteren nachgebrachten Schriftsatz näher darzulegen, solange das Verfahren nicht abgeschlossen ist. Nur eine neue Begr., die nicht schon in der BeschwSchrift selbst, wenn auch nur angedeutet, enthalten ist, kann nicht nachgeschoben werden.

RA. Prof. Dr. Frankenburger, München.

Gegensatz zur 3. Aufl.; Flator-Joachim Anm. 6; Schmincke-Sell).

Die Erkl. in dem Prot. v. 11. Juli 1931 entspricht aber auch den Formerfordernissen des § 87 Abs. 2, wenn nicht an diese Formvorschrift übertriebene Anforderungen gestellt werden (Baumbach, Anm. 4 zu § 87). Sie enthält einen Antrag; sie rügt, daß der Wahlvorgang selbst unheilbare Mängel aufwies und verweist insoweit auf die Zeugenaussagen erster Instanz. Insofern, allerdings auch nur insoweit, kann zur Begr. der Beschwerde noch der Schriftsatz v. 23. Juli 1931 herangezogen werden. Dieser Schriftsatz ist unbeachtlich, soweit er noch neue Beschwerdegründe, die in der Erkl. v. 11. Juli 1931 nicht enthalten sind, nachschieben will, aber er kann berücksichtigt werden, soweit er die am 11. Juli 1931 beigebrachte Begr. weiter ausführt und ausbaut.

(RArbG., Beschl. v. 3. Okt. 1931, RAG RB 63/31. — Breslau.) [D.]

## C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

### I. Reich.

#### Reichsfinanzhof.

Berichtet von Reichsfinanzrat Dr. Boethke, Reichsfinanzrat Art und Reichsfinanzrat Dr. Georg Schmauser, München.

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

**I.** §§ 1, 4, 9 KraftStG. Wenn der Inhaber eines nach § 9 versteuerten Probefahrtenkennzeichens einen ihm gehörigen Kraftwagen mit diesem Kennzeichen einem Kaufliebhaber nur zu einer bestimmten Probefahrt überläßt, so entsteht eine Steuerpflicht aus §§ 1, 4 selbst dann nicht, wenn bei Ausführung der Probefahrt die Führung des Wagens weder von dem Eigentümer noch von einem seiner Angestellten, sondern von dem Kaufliebhaber selbst oder dessen Angestellten übernommen worden ist.

Nachdem der Steuerbescheid durch Zurücknahme des Einspruchs rechtskräftig geworden war, ist gegen den Angekl. am 12. Jan. 1931 ein Strafbescheid des FmV. ergangen unter der Beschuldigung, daß er am 20. Sept. 1929 einen in seinem Eigenbesitz befindlichen Personenkraftwagen mit einem ihm zugestellten Probefahrtenkennzeichen dem Gutsbesitzer L. leihweise zur beliebigen Benutzung auf einige Tage überlassen habe, daß L. hiervon Gebrauch gemacht habe und daß von dem Angekl. hierdurch vorsätzlich die nach §§ 1, 3, 4 geschuldete Steuer verkürzt worden sei (Vergehen gegen § 359 RAbGD. a. F.). Das SchöffG. will im gerichtlichen Verfahren über den Strafbescheid den Angekl. freisprechen, weil es dessen Behauptung, er habe den Wagen dem Gutsbesitzer L. nicht auf Zeit zur beliebigen Benutzung, sondern nur zu einer bestimmten unter Verwendung des ihm — dem Angekl. — zugestellten Probefahrtenkennzeichens auszuführenden Probefahrt nach R. und zurück überlassen, nach dem Ergebnisse der Beweisaufnahme für nicht widerlegt erachtet. Es hat deshalb auf Grund des § 468 RAbGD. 1931 die Entsch. des RFV. beantragt.

Der Senat steht zunächst in Übereinstimmung mit dem SchöffG. auf dem Rechtsstandpunkt, daß eine Steuerpflicht aus §§ 1, 4 nicht eintritt, wenn der Inhaber eines versteuerten Probefahrtenkennzeichens einen ihm gehörigen Kraftwagen mit diesem Kennzeichen einem Kaufliebhaber zu einer bestimmten Probefahrt überläßt, mag auch bei dieser Probefahrt weder der Eigentümer des Wagens noch einer seiner Angestellten die Führung des Wagens übernehmen. Steuerpflicht würde hiernach im vorl. Falle nur eingetreten sein, wenn der Angekl. als Eigenbesitzer des Wagens diesen dem Kaufliebhaber L. auf Zeit zur beliebigen Benutzung mit dem Kennzeichen überlassen hätte. Daß dieses geschehen sei, kann jedoch in Übereinstimmung mit dem SchöffG. auf Grund der aktenmäßigen Ermittlungen nicht als erwiesen erachtet werden. Damit entfällt der im rechtskräftigen Steuerbescheid v. 19. Nov. 1929 festgestellte Steueranspruch.

(RFV., 2. Sen., Beschl. v. 12. Jan. 1932, II F 1/32).

\*

**< 2.** § 5 Abs. 1 Nr. 4 VersStG. Durch die Transportmittelversicherung können auch die Gefahren gedeckt sein, denen das Transportmittel (z. B. ein Kraftfahrzeug) im Ruhezustande in der Heimat oder unterwegs ausgesetzt ist. Das gilt jedoch nicht für die Zeiten, während deren das Fahrzeug nicht als Transportmittel in Betracht kommt, z. B. während der ein Kraftfahrzeug bei der Zulassungsbehörde abgemeldet ist. †)

Die beschwerdeführende AktG. betreibt Kraftfahrzeugversicherung (Transportmittelversicherung). Nach ihren allgemeinen Versicherungsbedingungen umfaßt die Versicherung alle Schäden, die an dem ver-

Zu 2. Diese Frage war bis vor kurzem noch nicht umstritten.

sicherten Kraftfahrzeug entstehen und verursacht werden durch Unfall, durch mutwillige oder böswillige Beschädigung des Fahrzeugs seitens betriebsfremder Personen und durch Brand oder Explosion. Ferner deckt die Versicherung unter gewissen Voraussetzungen Diebstahl, Raub und Unterschlagung. Die Versicherung wird nicht unterbrochen durch die Zeit, während der sich das Fahrzeug im Ruhezustande unterwegs oder in der Heimat befindet.

Die Beschwz. meint, daß es sich um Transportversicherungen i. S. des § 5 Abs. 1 Nr. 4 VerStG. (3%) handle, während das FinV. nach § 6 Abs. 1 Satz 2 eine Steuer von 10% angelegt hat. Einspruch, Berufung und Rechtsbeschwerde hatten keinen Erfolg.

Der RfSt. hat in zahlreichen Entsch. dargelegt, daß durch die Transportversicherung die den versicherten Gegenstand betreffenden Gefahren grundsätzlich nur so lange gedeckt werden, als er sich in Bewegung befindet. Der RfSt. hat aber weitgehende Ausnahmen zugelassen und die Transportversicherung auch für gewisse Ruhezustände des versicherten Gutes, während es sich unterwegs befindet, anerkannt. Grundsätzlich hat er inbezug ausgesprochen, daß die Ruhezustände in der Heimat durch die Transportversicherung nicht gedeckt sind. Das alles betrifft in erster Linie solche Beförderungen, deren Zweck es ist, einen Gegenstand zu bewegen, insbes. von einem Orte zu einem anderen zu schaffen. Der RfSt. hat dies aber in Erweiterung des Transportbegriffes auch auf Bewegungen ausgedehnt, die nicht Selbstzweck sind, so insbes. auf die Bewegungszustände, in denen sich Kleidungsstücke und Schmucksachen befinden, wenn der Träger sich mit ihnen unterwegs befindet.

Stets hat hier der RfSt. auf dem Standpunkt gestanden, daß die Gepflogenheiten des Versicherungsverkehrs von ihm in weitgehendem Maße beachtet werden müssen. Er ist aber nicht so weit gegangen, das, was in der Versicherungsübung überwiegend für Recht

§ 5 Ziff. 4 StempStG. bestimmt eindeutig, daß Transportmittelversicherungen gleich den Transportversicherungen mit 3% zu versteuern sind. In diesem Sinne ist dann auch jahrelang die Besteuerung unbeanstandet von den FinV. erfolgt, bis i. J. 1929 (Urt. v. 12. März 1929, II A 60/29) der RfSt. bei einer Fahrradversicherung feststellte, daß diese dann nicht zu den Transportmittelversicherungen gehöre, wenn auch das Wohnungs- (Lager-) Wagnis in die Versicherung eingeschlossen wäre. Bei der Transportmittelversicherung müsse grundsätzlich daran festgehalten werden, daß durch sie nur die aus dem Bewegungs- und Unterwegszustand hervorgehenden Gefahren gedeckt würden. Wenn auch das Ruherisiko (Aufbewahrung in der Wohnung) Gegenstand der Versicherung sei, so sei das eine Versicherung besonderer Art.

Wie wenig dieser Entsch. auf einem Spezialgebiet (Fahradversicherung) grundsätzliche Bedeutung selbst von den FinV. beigelegt wurde, beweist der Umstand, daß der Grundsatz nicht sofort auf andere Fahrzeuge, insbes. nicht auf die Kraftfahrzeuge, angewandt wurde. Erst ungefähr ein Jahr später versuchte ein FinV. nach den gleichen Grundsätzen auch Kraftfahrzeugversicherungen zu behandeln, denn auch diese Transportmittel würden nicht nur während des Bewegungszustandes, sondern auch während des Ruhezustandes versichert. Daraus entstand die Rechtsbeschwerde, die den Gegenstand des RfSt. v. 16. Dez. 1930 bildet.

In diesem Urteil weicht der RfSt. von dem in der Entsch. v. 12. März 1929 aufgestellten Grundsatz ab. Er will die Transportmittelversicherung dann noch als solche gelten lassen, wenn und soweit die Transportmittel sich bei dem Ruhezustand in der Heimat in Bewegungsbereitschaft befinden, wobei es auf die Dauer des Ruhezustandes nicht ankomme.

Das Merkmal der Bewegungsbereitschaft dürfte jedoch unbedeutend sein. Ob ein Fahrzeug in Bewegungsbereitschaft gehalten wird, beruht auf dem Willen seines Besitzers (Halters) und ist deshalb wohl in allen Fällen ein innerer Vorgang, der sich der objektiven Nachprüfung entzieht. Der RfSt. glaubt aber bei den Kraftfahrzeugen eine objektive Grundlage für die Nichtbereitschaft in der Anmeldung bei der Zulassungsbehörde erblicken zu können. Deshalb könne die Versicherung für Fahrzeuge, während der Nichtanmeldung bzw. Abmeldung bei der Zulassungsbehörde nicht mehr als Transportmittelversicherung angesehen werden. Entweder handelt es sich dann um zwei Versicherungsarten (Transportmittelversicherung während der Bewegung und Bewegungsbereitschaft und Versicherung anderer Art, während des absoluten Ruhezustandes) somit TarSt. § 7 Abs. 1 Satz 2 oder um eine einheitliche Versicherung gegen eine Vielzahl von Gefahren. Dann würde eine Versicherung gem. § 6 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 in Frage kommen, und in jedem Fall wären dann 10% anstatt 3% des Versicherungsentgelts als Steuer zu entrichten.

Dieser Standpunkt des RfSt. erscheint bedenklich. Rechtlich betrachtet ist es höchst unbefriedigend, die Frage auf die behördliche Zulassung abzustellen. Wie, wenn infolge einer anderen Regelung des Kraftfahrverkehrs diese behördliche Zulassung wegfällt? Dann ist der Begründung der Boden entzogen und die ganze Frage der Bewegungsbereitschaft beruht wieder auf dem nicht nachprüfbar inneren Vorgang des Besitzers. Und warum soll steuerrechtlich ein Unterschied in dem Charakter des Fahrzeugs und der Fahrzeugversicherung entstehen, wenn jemand aus Sparfamkeitsgründen wäh-

gehalten wird, als für ihn maßgebend anzusehen. Er hält sich für befugt, die Rechtmäßigkeit der Versicherungsübung nachzuprüfen. Maßgebend ist nicht das, was „Transportversicherung“ genannt wird, sondern das, was in Wirklichkeit „Transportversicherung“ ist. Zu berücksichtigen bleibt, worauf der RfSt. schon wiederholt hingewiesen hat, daß bei den Versicherungsanstalten die Neigung besteht, den Begriff der Transportversicherung deshalb auszudehnen, weil die Transportversicherung nicht der Aufsicht des RuffVPrivVerf. unterliegt und weil sie steuerlich begünstigt ist (vgl. RfSt. 15, 326; 25, 126; 26, 32). Gleichwohl hat der RfSt. weitgehend den Bedürfnissen der Versicherungsanstalten Rechnung getragen, und er hat auch keineswegs die Rspr. anderer oberster Gerichte und die Auffassungen des RuffV. beiseitegeschoben. Aber maßgebend sind auch solche Kundgebungen für ihn nicht, wie er auch von seiner eigenen Rspr. in späteren Fällen abgehen kann.

An der gekennzeichneten Rspr. über die Transportversicherung hält der RfSt. fest. Es handelt sich aber vorliegend nicht um eine gewöhnliche Transportversicherung, sondern um eine Transportmittelversicherung. Der RfSt. hat zwar die entwickelten Grundsätze auch auf die Fahrradversicherung (also eine Transportmittelversicherung) ausgedehnt (Urt. II A 60/29 v. 12. März 1929: Mrozek, Kartel, § 5 Abs. 1 Nr. 4, Nr. 6). Hieran kann er jedoch bei nochmaliger Prüfung nicht festhalten.

Zunächst ist festzustellen, daß für die Versicherungssteuer, wie der Senat schon oft ausgesprochen hat, grundsätzlich das allgemeine Versicherungsrecht maßgebend ist, soweit das VerStG. nichts anderes erkennen läßt (vgl. z. B. §§ 2, 5 Abs. 3). So könnte man auch zu der Auffassung kommen, daß das VerStG. die Transportmittelversicherung genau so wie eine gewöhnliche Transportversicherung behandelt wissen will. Denn im § 5 Abs. 4 Nr. 4 ist die Trans-

rend einer Ruhezeit seines Wagens den Wagen bei der Polizei abmeldet oder wenn ein weniger sparsamer Halter dies nicht tut?

Aber auch tatsächlich trifft die Argumentation des RfSt. nicht zu. Es verneint die Bewegungsbereitschaft zunächst bei allen bei den Händlern zum Verkauf gestellten Wagen. Diese sind also in den Augen des RfSt. gewissermaßen nur „Ware“. Nun ist aber jedem, der Einblick in die Verhältnisse hat, bekannt, daß diese Ware erst gekauft wird, wenn sie vorher auf ihre Brauchbarkeit hin als Transportmittel durch Probefahrten eingehend geprüft worden ist. Jedes Fahrzeug, das beim Händler zum Verkauf steht, ist also zu jeder Minute in Bereitschaft, als Transportmittel in Bewegung gesetzt zu werden. Es befindet sich geradezu dauernd in höchster Bewegungsbereitschaft, unabhängig davon, ob es bereits bei der Zulassungsbehörde angemeldet worden ist oder nicht. Der Händler hat bekanntlich für diese Fahrten von der Verkehrspolizei zur Verfügung gestellte rote Nummern.

Dasselbe trifft aber auch bei den meisten, bei der Zulassungsbehörde abgemeldeten Fahrzeugen von Privatpersonen zu. Denn meistens werden die Fahrzeuge abgemeldet, weil der Fahrzeughalter sie verkaufen will. Sei es nun, daß der Halter diese Wagen beim Händler zum Verkauf für seine Rechnung ausstellt, sei es, daß er sie in seiner Garage behält und mit dem Händler gegen Vergütung vereinbart, daß etwaige Probefahrten von ihm unter Benutzung der roten Nummer ausgeführt werden. Stets sind auch diese zum Verkauf stehenden abgemeldeten gebrauchten Fahrzeuge in dauernder Bewegungsbereitschaft. Es würden danach nur die wenigen Fahrzeuge übrigbleiben, bei denen die Halter aus Sparfamkeitsgründen die Abmeldung vorübergehend vorgenommen haben. Aber sollte nicht auch hier in weiterem Sinne die Bewegungsbereitschaft bestehen? Es bedarf ja nur einer kleinen formlosen Handlung seitens des Halters, und das Fahrzeug darf als Transportmittel wieder verandt werden. Wenn man sich dem Standpunkt des RfSt. anschließen wollte, so käme man wohl zu einer Zerlegung der Versicherung in zwei Versicherungsarten, nämlich einmal einer Transportversicherung und andererseits einer Feuerversicherung.

Diese Zerlegung widerspricht nicht nur den Anschauungen der Versicherungspraxis, sondern ist auch mit den technischen Einrichtungen nicht zu vereinbaren. Auch die Kraftfahrzeugversicherung pflegt rückgedeckt zu werden. Unter die Transportverträge können Lagerungen nach den Richtlinien des RuffVPrivVerf. nur innerhalb einer kurzen Frist gebracht werden. Soweit daher Autokaskoversicherungen bei Transportversicherungsgesellschaften rückgedeckt sind, müßten die Lagerungen wohl besonders anderweit durch Feuerrückversicherung rückgedeckt werden.

Wie soll aber der Versicherer die in einer Summe vom Versicherungsnehmer erhobene Prämie aufteilen? Warum soll ein Versicherungsnehmer, der sein Fahrzeug nicht abmeldet, besser gestellt sein als derjenige, der sein Fahrzeug abmeldet?

Die Begründung ist nicht aufrechtzuerhalten. Gemäß § 4 AbgD. ist die Entwicklung der Verhältnisse bei Auslegung der Steuergehalte zu berücksichtigen. Mit der Entwicklung der Verhältnisse stehen aber die Unterschiede, die der RfSt. gemacht hat, in Gegensatz.

RA. Dr. Fritz Herrmannsdorfer, Berlin.

portmittelversicherung als Unterart der Transportversicherung bezeichnet. Das ist sie in der Tat auch. Aber für die hier hauptsächlich streitige Frage, ob ein Transportmittel, auch während es sich in der Heimat im Ruhezustande befindet, durch eine Transportversicherung gedeckt werden kann, ist das Wesen des Transportmittels in Gegenlage zu den befördernden Gegenständen von Bedeutung. Diese Frage läßt sich nicht aus dem VerStG., sondern nur nach den all-gemeingültigen Grundsätzen entscheiden.

Ein Gegenstand, der von einem Orte zu einem anderen befördert wird, steht zu der Beförderung nur so lange in Beziehung, als er sich unterwegs, im Bewegungszustande, befindet. Vorher und nachher kommt der Transportbegriff für ihn überhaupt nicht in Frage. Die Beförderungsmittel, also z. B. Kraftfahrzeuge, sind regelmäßig nicht Gegenstände der Beförderung, sondern dazu bestimmt, andere Gegenstände von Ort zu Ort zu bewegen. Diese Bestimmung tragen sie in sich; sie wohnt ihnen inne, gleichviel ob sie sich in Bewegung oder im Ruhezustande befinden. Sind sie im Ruhezustande, so sind sie doch wenigstens in Bewegungsbereitschaft, wobei es auf die Dauer des Ruhezustandes nicht ankommt. Der Grund, weshalb die Transportmittelversicherung unter den Begriff der Transportversicherung gebracht werden kann, besteht nicht darin, daß das Transportmittel sich bewegt, sondern daß es zur Bewegung anderer Gegenstände bestimmt ist.

Es ist deshalb verständlich, daß man in der Versicherungsübung die Transportmittelversicherung auch auf Ruhezustände jeder Art bezogen hat. In diesem Sinne hat sich zunächst die Seeversicherung (Schiffsgefahrversicherung), die älteste Versicherungsart, entwickelt, und von der Flußversicherung gilt dasselbe. Das VVG. behandelt im 5. Tit. des 2. Abschn. die „Transportversicherung“ und unterscheidet bei der Binnenwassertransportversicherung die Versicherung der Güter und des Schiffes (Schiffsgefahr). Bei der Schiffsgefahrversicherung handelt es sich im § 138 von der Versicherung, die für eine Reise genommen wird. Hier wird der Anfang und das Ende der Versicherung näher bestimmt in der Weise, daß die Abfahrt oder Einnahme der Ladung einerseits und die Ankunft oder Böschung der Ladung andererseits entscheidet. Allgemein ist in § 129 Abs. 2 für alle Schiffsversicherungen, also auch für die Zeit außerhalb einer Reise, bestimmt, daß der Versicherer die Gefahren der Binnenschiffahrt trägt, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Dadurch ist also anerkannt, daß ein Schiff auch für Ruhezustände außerhalb einer Reise versichert sein kann. Hiermit steht im Einklang, daß das VerStG. sogar die Schiffskaufmannsversicherung unter den Begriff der Transportversicherung stellt.

Hiernach muß jedenfalls für die Kraftfahrzeugversicherung der Standpunkt der Beschw. als berechtigt anerkannt werden. Bei anderen Landtransportmitteln in die Sachlage zwar nicht immer die gleiche, z. B. bei den gewöhnlichen Fahrrädern, da diese oft nicht in dem gleichen Maße dem Wechsel von Ruhe und Bewegung unterliegen wie die meisten (nicht alle) Kraftfahrzeuge. Indessen sind Einzelunterscheidungen je nach der Art des Fahrzeugs nicht möglich. Es muß deshalb allgemein ausgesprochen werden, daß durch die Transportversicherung bei allen Landfahrzeugen, z. B. Möbelwagen, Eisenbahnwagen, die Gefahren des Ruhezustandes in der Heimat mitgedeckt sind.

Die angefochtene Entsch. beruht hiernach auf Rechtsirrtum.

Was vorstehend ausgeführt wird, gilt nur für Fahrzeuge, solange sie als Transportmittel in Betracht kommen. Ist das Kraftfahrzeug noch nicht in Dienst gestellt, weil es z. B. beim Händler im Lager ist, oder ist es nicht mehr in Dienst, weil es bei der Zulassungsbehörde abgemeldet ist und deshalb als Transportmittel nicht verwendet werden darf, so kann die Versicherung nicht als Transportversicherung gelten, soweit sie sich auch auf solche Zustände bezieht. Insofern ist sie eine Versicherung anderer Art. Vorliegend ist das Kraftfahrzeug auch für den Fall versichert, daß es nur vorübergehend benutzt wird und daß es bei der Zulassungsbehörde abgemeldet ist. Die streitige Versicherung kann deshalb nicht als Transportversicherung versteuert werden. Allerdings ist es denkbar, die Versicherung in zwei Versicherungsarten zu zerlegen, nämlich in eine Transportversicherung, und für die Ruhezustände, soweit sie nicht unter die Transportversicherung fallen, in eine Versicherung anderer Art. Das ist aber tatsächlich nicht geschehen; insbes. sind die Versicherungsentgelte für jede Versicherungsart nicht im Versicherungsschein besonders angegeben (Urt. II A 276/26 v. 18. Juni 1926: RStW. 233). Deshalb kommt § 7 Abs. 1 Satz 1 VerStG. nicht zu Raum.

Der Steuersatz beträgt 10% des Versicherungsentgelts. Nimmt man an, daß es sich um zwei Versicherungsarten handelt, bei denen die Versicherungsentgelte nicht getrennt sind, so schlägt § 7 Abs. 1 Satz 2 ein. Nimmt man dagegen eine einheitliche Versicherung gegen eine Vielzahl von Gefahren an, so rechtfertigt sich derselbe Steuersatz aus § 6 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2.

(RStW., 2. Sen., Urt. v. 16. Dez. 1930, II A 406/30.)

## Reichsverfassungsgericht.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Arendts, Berlin.

[\*\* Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsverfassungsgerichts abgedruckt.]

\*\* 1. § 9 Abs. 2 KrPersSchG. Wer eine W. nach dem RVerfG. erlitten hat, aber erst infolge eines Kriegspersonenschadens Schwerbeschädigter wird, hat keinen Anspruch auf den Beamtenchein.

(RVerfG., Urt. v. 4. Juni 1930, PS Nr. 117/29, 12; Grds. C.)

## II. Länder.

### Oberverwaltungsgerichte.

#### Preußen.

### Preussisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von SenPräs. Geh. RegR. von Kries u. RA. Dr. Görres, Berlin.

I. VerwStrVerf. PrPolVerwG. v. 1. Juni 1931. Die besonderen Rechtsmittelverfahren, die nach dem Zusatz in § 127 PrLVG. „soweit dies Gesetz nicht ausdrücklich anderes bestimmt“ für gewisse Arten polizeilicher Verfügungen vorgeschrieben sind, z. B. auch das Verfahren nach § 56 PrZustG., sind durch das PolVerwG. v. 1. Juni 1931 unberührt geblieben. Unter „Sonderpolizei-Behörden“ i. S. des § 8 PolVerwG. sind solche zu verstehen, die besondere Zweige der Polizei (z. B. Bahn-, Berg-, Wasser- usw. Polizei) verwalten.

Es handelt sich um die Anfechtung einer poliz. Vfz., durch welche ein Weg für den öffentl. Verkehr als öffentl. Weg in Anspruch genommen wird; die Rechtsmittel gegen eine solche poliz. Vfz. sind in § 56 ZustG. geregelt. Es fragt sich zunächst, ob dieses Rechtsmittelverf. nach dem am 1. Okt. 1931 erfolgten Inkrafttreten des neuen PolVerwG. v. 1. Juni 1931 (G. 77) — PolVerwG. — noch bestehen geblieben ist. Dieses Gef. gibt (in § 45) als Rechtsmittel gegen poliz. Vfz. nur die Beschw. und gegen den Beschw. Bescheid (in den §§ 49, 51) die Klage im VerwStrVerf., in der Regel beim BezAussh. mit nachfolgender Rev. beim OVG. Sodann bestimmt § 79 Abs. 2: „Mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gef. werden alle entgegenstehenden oder gleichlautenden gesetzl. Best. sowie alle Best. gleichen Inhalts aufgehoben. Insbes. werden aufgehoben: a) . . . bis 1) . . . m) die Titel IV bis VI des Gef. über die allg. Landesverw. v. 30. Juli 1883 (G. 195), soweit sie sich auf die Polizeibehörden beziehen, n) . . . bis p) . . .“ und § 80: „An Stelle der nach § 79 aufgehobenen Vorschr. treten für die Zukunft die entspr. Best. dieses Gef.“

Diese Vorschr. des Gef. geben für die vorl. Frage zu Zweifeln in mehrfacher Hinsicht Anlaß. Zunächst läßt die Wortfassung unter m) des § 79: „soweit sie sich auf die Polizeibehörden beziehen“ an sich die Deutung zu, daß die auf die Verwaltungsgerichte bzgl. Vorschr. des IV. Titels des VerwG. unberührt bleiben sollten, wonach dann der § 128 a. a. D. bestehengeblieben wäre. Sodann sagt das Gef. nichts darüber, ob alle Arten von poliz. Vfz. in Zukunft nur mit Beschw. und nachfolgender Klage sollen angefochten werden können oder ob die — nach ausdrücklicher Vorschr. in § 127 Abs. 1 zugelassenen — besonderen Verfahren und Rechtsmittelzüge auch weiter in Geltung bleiben sollten. Endlich fehlen im Gef. alle Übergangsbest. darüber, welches Recht für die am 1. Okt. 1931 anhängigen Beschw. und VerwStreitsachen gelten solle.

Gegenüber einem „mangelhaften Ausdruck“ der gesetzl. Best. erscheint nach der ständigen Nrpr. des OVG. (OVG. 19, 418; 78, 442) ein Zurückgehen auf die Entstehungsgeschichte des Gef. angängig und geboten. Allerdings ergeben auch die Materialien des Gef. keine entscheidende Antwort auf die vorl. Fragen.

Nach der Begr. (zu §§ 45 ff.) des Entw. ging die Absicht der Regierung dahin, die sog. „Wahlklage“ des § 128 VerwG. in Fortfall zu bringen; und dieser Absicht ist in den Beratungen nicht widersprochen worden. Hiernach ist als Wille des Gesetzgebers zu entnehmen, daß das Verfahren und die Rechtsmittel vereinfacht werden sollten, indem nur eine Beschw. zulassen werden und dann ein VerwStrVerf. stattfinden sollte, das eine Tatsachen- und eine RevJnst. enthielt. Der Zusatz bei m) des § 79 erklärt sich daraus, daß die in § 132 VerwG. anderen Behörden als Polizeibehörden, z. B. dem Gemeindevorsteher, gegebenen Zwangsbesugnisse unberührt bleiben sollten (vgl. Brauchitsch, VerwG., Bd. I, 24. Aufl., S. 232; Bd. II 1. Halbband, 22. Aufl., S. 115 Vorbemerkung).

In der Frage der Übergangsbest. steht das OVG. auf dem

Standpunkte, daß die am 1. Okt. 1931 anhängigen Sachen nach dem bisher geltenden materiellen Rechte zu beurteilen, daß die Rechtsmittelentsch., die von den bisher zuständigen Behörden (Instanzen) vor dem Inkrafttreten des PolVerwG. getroffen worden sind, als instanzmäßige Entsch. bestehen bleiben, daß aber die Zuständigkeit und das Verfahren in den weiteren Instanzen sich nach den Verfahrensvorschr. des (neuen) PolVerwG. (s. auch § 80 „in Zukunft“) zu richten habe (so auch RdErl. des JmMin. v. 26. Sept. 1931 [WBlB. 973] und Brauchitsch, Bb. II 1. Halbband, 22. Aufl., S. 550 und die dort angezogenen Urte. des OVG.: OVG. 26, 93, 99; R.-u. PrVerwBl. 52, 793).

Anlangend endlich die Frage der Weitergeltung anderer gesetzl. Verfahrensvorschr., z. B. auch des § 56 ZustG., so ist zunächst zu betonen, daß diese sich nicht etwa mit § 8 PolVerwG. v. 1. Juni 1931 rechtfertigen läßt, welcher lautet: „Die Sonderpolizeibehörden bleiben in ihrer Organisation und besonderen Zuständigkeit unberührt.“ Denn Sonderpolizeibehörden — besser: Sonderpolizei-  
Behörden — sind nach § 2 Abs. 2 PolVerwG. „alle übrigen Polizeibehörden“ außer den im Abs. 1 genannten „ordentlichen“ Polizeibehörden (nämlich den Landes-, Kreis- und Ortspolizei-  
behörden). Die Sonderpolizei-Behörden verwalten auf den ihnen übertragenen Sondergebieten besonders geartete Zweige der Polizei (früher „Spezialpolizei“ genannt), z. B. die Bahn-  
polizei, die Bergpolizei (vgl. auch das Urte. des OVG. 85, 317), den Waiserschutz, die Gewerbeaufsicht, den Zollfahndungsdienst usw. (s. die Zusammenstellung bei Brauchitsch, Bb. II 1. Halbband, 22. Aufl., S. 11 Anm. zu § 8 PolVerwG.; Schäfer-Wichardts-  
Wille, PolVerwG. S. 23). Die in Abs. 1 des § 2 PolVerwG. genannten „ordentlichen“ Polizeibehörden dagegen verwalten die all-  
gemeine Polizei, deren Regelung allein durch das PolVerwG. beabsichtigt war (Begr. I Allg. Teil). Da es nach preuß. Verwaltungs- und Polizeirechte niemals zweifelhaft gewesen ist, daß die  
Wegepolizei zur allgemeinen Polizei gehört und grundsätzlich von der Ortspolizeibehörde zu verwalten ist (Brauchitsch a. a. O., 22. Aufl., S. 234, 433; 24. Aufl. S. 215, 359), so hat der § 8  
PolVerwG. für die vorl. Untersuchung auszuscheiden.

Für die Beantwortung dieser Frage aber ist folgendes entscheidend: Die Begr. zu § 45 des Ges. sagt: „Einer Neuregelung dringend bedürftig ist die Regelung der Rechtsmittel gegen poliz. Vfg. Die außerordentlich verwickelte Rechtslage auf diesem Gebiete hat schon lange zu Klagen Anlaß gegeben und zu den verschiedensten Reformvorschlügen geführt, von denen bisher aber keiner verwirklicht worden ist. Zur Zeit sind gegen orts- und kreispoliz. Vfg. gem. den §§ 127 ff. VerwG. zwei verschiedene Rechtsmittel gegeben: 1. die sog. Wahlklage . . . und 2. die Beschw. . . mit nachfolgender sog. Anschlußklage beim OVG.“ Sowohl diese Wortfassung wie auch die weiteren Ausführungen der Begr. und der Gang der Beratungen des Ges. zeigen deutlich, daß hier nur eine Neuregelung der Rechtsmittel „gegen orts- und kreispoliz. Vfg. gem. den §§ 127 ff. VerwG.“ beabsichtigt war und — da ein Widerspruch in dieser Hinsicht im Laufe der Beratungen nicht erhoben wurde — auch erfolgt ist. Es gab und gibt aber im preuß. Verwaltungsrechte noch andere poliz. Vfg. als solche „i. S. des IV. Titels des OVG.“ (vgl. die ständige Ausdrucksweise in der Rpr. des OVG. — z. B. auch OVG. 73, 433 —; ferner Brauchitsch a. a. O., 22. Aufl., S. 227; 24. Aufl., S. 214). Deshalb verordnete der § 127 die dort vorgeschriebenen Rechtsmittel nur „soweit das Ges. nicht ausdrücklich anderes bestimmt“. Das ist aber in einer Reihe von Ges. für poliz. Vfg. geschehen, die zwar von Orts- und Kreispolizeibehörden ausgehen, aber doch andere Arten poliz. Vfg. sind als solche „i. S. der §§ 127 ff. VerwG.“, so z. B. im AnsiedlG. v. 10. Aug. 1904 (§§ 17—19), im AuszG. z. FleischbeschauG. v. 28. Juni 1902 (§ 18), in der JagdO. vom 15. Juli 1907 (§§ 68—70) usw.; und dasselbe gilt für Vfg. aus dem ZustG. in § 103 Abs. 2 (Abminderung des Wildstandes), § 116 (Druckschriftenverteilung), § 117 (Gewerbelegitimationschein) und vor allem in § 56 (Wegemeien) (Näheres bei Brauchitsch a. a. O., 22. Aufl., S. 241; 24. Aufl., S. 223). Wegepoliz. Vfg., die aus dem allg. poliz. Gesichtspunkte der Gefahrenverhütung heraus erlassen werden, also die Sicherung des Verkehrs oder die Reinigung und Beleuchtung von Wegen betreffen, sind poliz. Vfg. i. S. des IV. Titels des OVG. und waren daher bisher mit den dort (jetzt nach den §§ 45 ff. PolVerwG.) gegebenen Rechtsmitteln anfechtbar. Die in § 56 ZustG. geregelten poliz. Vfg. aber werden zwar auch von der Wegepolizeibehörde erlassen (die im allg. mit der Ortspolizeibehörde identisch ist), sind aber doch Vfg. anderer Art, was schon daraus erkennbar wird, daß bei ihnen auch die Angemessenheit und Zweckmäßigkeit der Anordnung und die Leistungsfähigkeit des Betroffenen nachzuprüfen ist (Vermershausen-Seydel, Verwalt., 4. Aufl., S. 28). Dieses besonders geartete Rechtsmittelverf. des § 56 ZustG. ist durch das PolVerwG.

ebenso wenig beseitigt wie die Rechtsmittelregelungen in den übrigen obengenannten Gesetzen. Eine völlige Aufhebung des § 56 ZustG. konnte schon deswegen nicht in Frage kommen, weil dort neben den formellrechtlichen Vorzügen über die Anfechtung von „Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche den Bau und die Unterhaltung der öffentl. Wege oder die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentl. Verkehr betreffen“, auch die Feststellungs-, Erstattungs- und Ersatzklagen aus dem Gebiete der Wegeunterhaltung geregelt sind. Aber auch insoweit der § 56 ZustG. Best. wegpoliz. Natur enthält, ist er durch das PolVerwG. unberührt geblieben, da er nicht unter die „entgegenstehenden oder gleichlautenden gesetzl. Best.“ oder die „Best. gleichen Inhalts“ i. S. des 2. Abs. des § 79 PolVerwG. fällt und daher auch in dem diesem Absatz beigefügten Verzeichnisse der aufgehobenen Gesetzesvorschr. nicht genannt ist, das zwar nur „Beispiele“ nennt, aber doch tatsächlich die wichtigsten Änderungen alle aufführt. Unter diesen Umständen bedurfte es nicht der Aufnahme des § 56 in den §§ 82, 83 PolVerwG.

Mit der hier vertretenen Auffassung stimmt im Ergebnis auch ein Schreiben des preuß. JmMin. überein, dem gem. § 6 des Regulatorivs für das OVG. Gelegenheit zur Stellungnahme zu der hier zu behandelnden Rechtsfrage gegeben worden war (ebenso auch Brauchitsch, Bb. II 1. Halbband, 22. Aufl., S. 107).

Bzüglich der Partierollen ist vorweg folgendes zu bemerken: Die Bekl. hat die angefochtene Vfg. und ihren Einspruchsbescheid offiziell nur an die Kleinbahngesellschaft gerichtet, der Reichsbahngesellschaft hat sie nur Abschrift „zur Kenntnis mitgeteilt. Über der Kl. hat auch die Reichsbahn Einspruch und Klage erhoben. Der BezAusSch. hat die Klage der Reichsbahn — unter Belastung mit 1/3 der Kosten — als unzulässig abgewiesen, die Reichsbahn gegen den ihr zugestellten Bescheid Ber. nicht eingelegt. Das Verfahren der Bekl. und des BezAusSch. entsprach nicht dem Gesetze. Nach feststehender Rpr. des OVG. kann eine poliz. Vfg. nicht nur von demjenigen angefochten werden, gegen den sie unmittelbar gerichtet ist, sondern auch von dem Dritten, in dessen persönliche Freiheit oder Vermögensrecht die Vfg. eingreift. Letzteres war hier bei der Reichsbahn, als der Eigentümerin des Grund und Bodens, auf dem der Tunnel liegt, der Fall. Die der Reichsbahngesellschaft zugesandte — eine förmliche Zustellung poliz. Vfg. ist nicht nötig — Vfg. stellt sich gerade ihr gegenüber recht eigentlich als eine Inanspruchnahmeverfügung dar, weil die Reichsbahn dagegen ihr, den öffentlichen Verkehr ausschließendes oder beeinträchtigendes Eigentumsrecht geltend machte. Die Reichsbahn hätte also mindestens recht hat, als Einsprucherheberin und Kl. zum Verfahren zugezogen werden müssen. Nachdem aber der Bescheid des BezAusSch. der Reichsbahngesellschaft gegenüber rechtskräftig geworden ist, war deren Behandlung als Berkl. nicht zulässig. Das OVG. hat aber ihre Zuziehung auch in der BerInst. als notwendig erachtet und diese in der Form der Beiladung gem. § 70 OVG. angeordnet, da das Interesse der Reichsbahn an der zu treffenden Entsch. offenbar in erheblichem Maße berührt wird.

(PrOVG., 4. Sen., Urte. v. 1. Okt. 1931, IV B 23/30.)

## Thüringen.

### Thüringisches Oberverwaltungsgericht.

2. § 23 Thür. Wegegesetz. Der Nießbraucher ist zur Straßenreinigung als Anlieger verpflichtet, auch wenn ortsgesetzlich nur die anliegenden Grundstückseigentümer für reinigungspflichtig erklärt sind. — Ob ein Grundstück, das an einem Abhang liegend mit seinem oberen Teil an eine Straße angrenzt, als „anliegend“ und der Eigentümer daher als reinigungspflichtig anzusehen ist, hängt von den Umständen des Falles ab.

(ThürOVG., Entsch. v. 30. Dez. 1931, A 34/31.)

Mitgeteilt von Ratssassessor Dr. Luther, Rudolstadt.

### Die Zellerschen Umwertungszahlen.

Monatsdurchschnitte	Geldwertzahlen	Wohlfahrtszahlen	Umwertungszahlen
November 1931	1,319 Bill.	95,0 %	1,25 Bill.
Dezember	1,304 "	95,5 %	1,25 "
Januar 1932	1,245 "	96,0 %	1,20 "
Februar	1,223 "	96,5 %	1,18 "